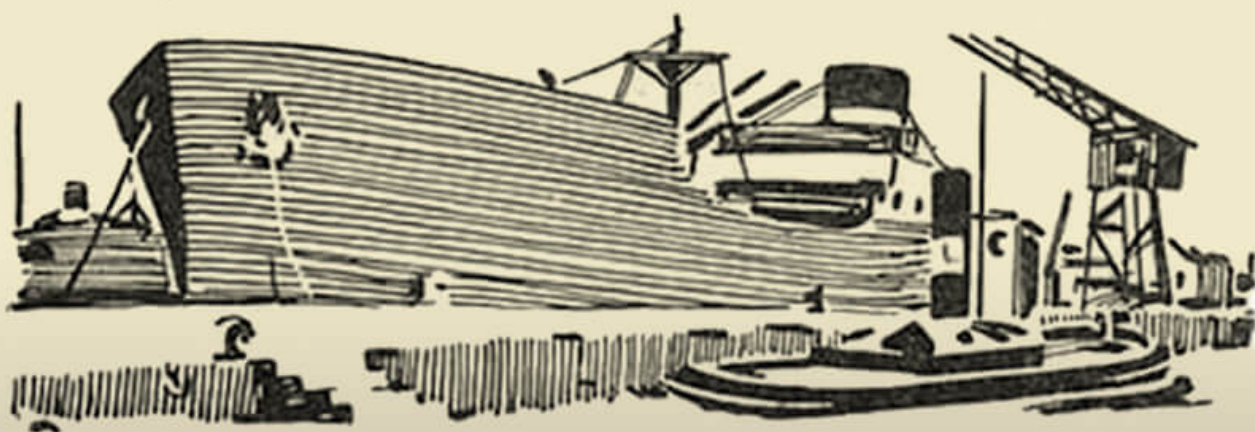


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Δεκεμβρίου 1988

Αρ. Φύλλου 1284/1042

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡΧ. ΦΥΛΛΟΥ 1284/1042
1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 250

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333



Head offices
Psarron & Anapafseos, 186 48 Piraeus
Tel.: 4627800 - 4626269
Telex: 212880 - 212503
Fax: 4626268

**A LEADING COMPANY SINCE 1936
AND INTO THE FUTURE
TRUST US WITH YOUR PROBLEM**



INTER

EQUIPOS NAVALES, S. A.

EQUIPOS NAVALES, S.A.
CALLE DE FERRAZ, 2
TELE: 241 93 91 - 247 94 00
247 94 09 - 542 47 34
TELEX: 22864 RETNI E 43848 INEN E
TELEFAX: 34-1-2487013
28008 MADRID (SPAIN)

ASK US NOW! FOR...

**CONTAINER LASHING SYSTEMS
EXCLUSIVE AGENTS AND STOCKISTS OF...**



BOTTOM FOUNDATIONS

LASHING POINTS

TRANSVERSAL POTS

STACKING CONES

TRANSVERSAL UNITS

TWISTLOCKS

BRIDGE FITTINGS, SECURING PADS

LASHING BARS AND CABLES

TURNBUCKLES

TRAILER EQUIPMENT

EQUIPMENT FOR CARS

SPREADERS

ELECTRICAL EQUIPMENT FOR SHIPS

MOORING EQUIPMENT

CONVERSIONS/CELL GUIDE SYSTEMS

***Reliability is the key
to lashing equipment***



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS • CREWING AGENTS
SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

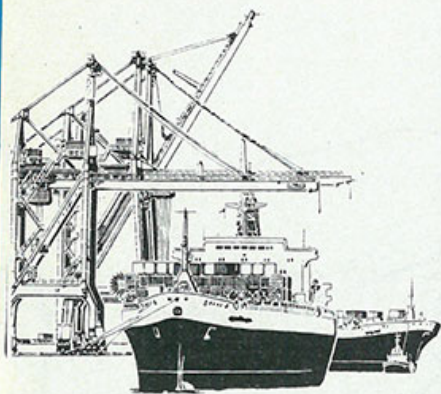
"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο**

1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1284/1042

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Άντωνιάδης
Γεώργ. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 8.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 6.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 5.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1284/1042, December 1st, 1988

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

14 Τό Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου
καί 'Ασφάλειας — GMDSS.

23 'Η Σύγχρονη Τεχνολογία για τις εξέδρες
γεωτρύσεως καί τά πλωτά ξενοδοχεία.

26 Τιμήθηκε στο Λονδίνο ή μνήμη
του Μανώλη Κουλουκουνη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 38 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 40 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 43 ENGLISH SUPPLEMENT
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

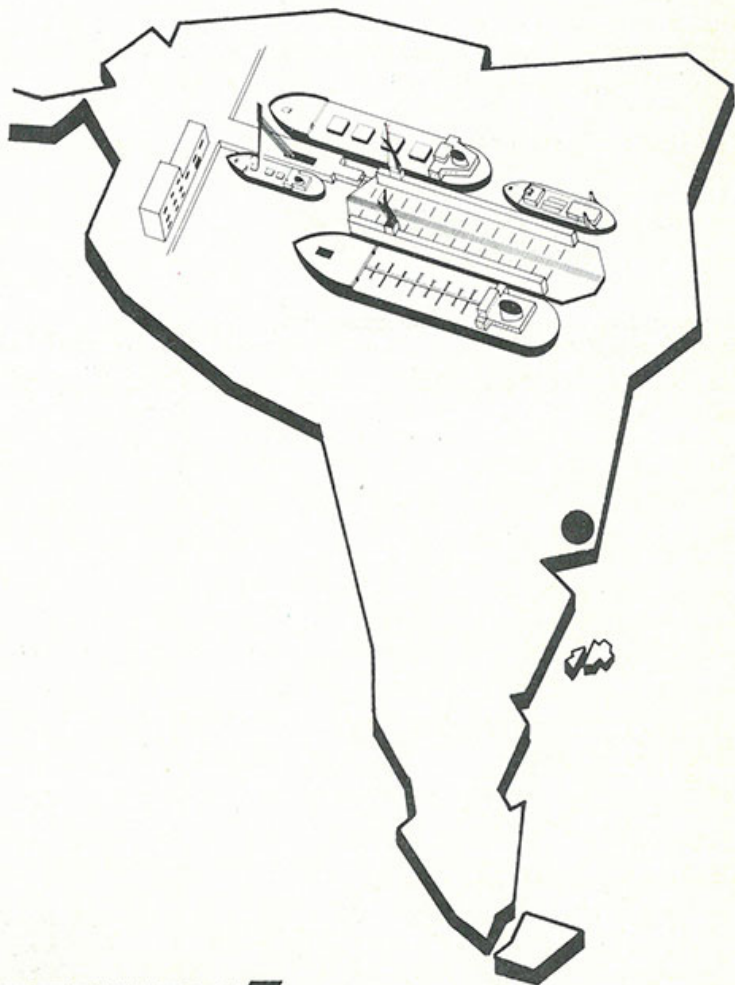
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-600020

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.

Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,

Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,

Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,

Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

**OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.**

Νά επιδιωχθεί τό έφικτό

Γενική είναι ή εκτίμηση ότι οι δυνατότητες του νέου 'Υπουργού κ. Βασίλη Σαραντίτη γιά ουσιαστική παρέμβαση στά τής Ναυτιλίας είναι, παρά τή βαθύτατη γνώση του αντικειμένου και τήν έγνωσμένη ικανότητά του, εκ των πραγμάτων περιορισμένες λόγω τής πολιτικής καταστάσεως που επικρατεί αλλά κυρίως λόγω των επικείμενων εκλογών που θά γίνουν τό άργότερο μέσα στους επόμενους έξι ή επτά μήνες. Γι' αυτό θεωρούμε ότι πρέπει νά επιδιωχθεί τό έφικτό, που κατά τήν αντίληψή μας συνοψίζεται:

Πρώτο, στήν τακτοποίηση των εκκρεμοτήτων που υπάρχουν και τίς όποιες άπαριθμούμε εκ νέου: Πρώτη και κύρια ή ρύθμιση του θέματος τής φορολογίας των μεγάλων πλοίων που μπορεί νά υλοποιηθεί με μία κλιμάκωση του φόρου γιά τά άνω των 30.000 τόννων γκρός. Δεύτερη, ή γενική ρύθμιση του θέματος τής επιστροφής τής εισφοράς 10% που έπεβλήθη τό 1985 λόγω των σεισμών τής Καλαμάτας χωρίς νά υπάρχει ανάγκη προσφυγής κάθε ναυτιλιακής εταιρίας.

Δεύτερο, στήν προετοιμασία γιά νά δοθεί ή όρθή λύση στό γενικότερο πρόβλημα τής Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως πριν άρχίσει ή έπομένη εκπαιδευτική περίοδος.

ΞΕΔΟΝΤΙΑΖΕΤΑΙ Η ΙΤΦ

Σουηδικό δικαστήριο εκρίνε παράνομο, σύμφωνα με τό σουηδικό Δίκαιο, τόν αποκλεισμό του Κυπριακού πλοίου «BRITANNIA» στό λιμάνι του Γκότενμπουργκ από τήν ΙΤΦ και τήν 'Ενωση Ναυτικών τής Σουηδίας και άποφάνθηκε ότι σέ άνάλογες περιπτώσεις υπερέχει τό Δίκαιο τής σημαίας του πλοίου.

Είναι αυτόν όντο ότι ή άπόφαση αυτή άποκτά ιδιαίτερη σημασία άν ληφθεί ύπ' όψει ή αντίθετη πρόσφατη άπόφαση σουηδικού, έπίσης, δικαστηρίου τό όποιο εκρίνε ότι ό αποκλεισμός του ελληνικής ιδιοκτησίας παναμαϊκού φορτηγού «Ευβοία Λάκ» σέ σουηδικό λιμάνι ήταν νόμιμος. Πρέπει νά σημειωθεί ότι στήν άπόφαση αυτή του σουηδικού δικαστηρίου γιά τό «Ευβοία Λάκ» είχε στηριχθεί τό άγγλικό δικαστήριο που άπέρριψε τήν άγωγή των πλοιοκτητών κατά τής ΙΤΦ στό Βρεταννία. Γιά τόν λόγο άκριβώς αυτόν, ή άπόφαση γιά τό «BRITANNIA» άποτελεί σοβαρότατο πλήγμα κατά τής ΙΤΦ και κατά τής 'Ενώσεως Ναυτικών τής Σουηδίας — δημιουργεί ένα ευνοϊκό προηγούμενο γιά τήν πλοιοκτησία έναντι των αθέμιτων τής ΙΤΦ και των όργανώσεων που πρόσκεινται σ' αυτήν. Με δύο λόγια, ή ΙΤΦ ή όποία κατ' έξοχήν έχει ταλαιπωρήσει τό ελληνικό και τό ελληνόκτητο πλοίο, ξεδοντιάζεται.

ΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΕΠΙΔΟΜΑ

Όπως έχουν έπισημάνει ήδη τά «Ναυτικά Χρονικά», οι όργανώσεις των 'Ασιατών, κυρίως, ναυτικών που άνταγωνίζονται τους δικούς μας ναυτικούς άκόμη και μέσα στά ελληνόκτητα πλοία, έθεσαν με δική τους πρωτοβουλία, άμέσως μετά τήν κατάπαυση των πολεμικών έπιχειρήσεων μεταξύ 'Ιράν και 'Ιράκ, εκτός ισχύος τή σύμβαση γιά τή χορήγηση πολεμικού επιδόματος στά πληρώματα των πλοίων που κινούνταν στήν πολεμική ζώνη του Περσικού.

'Υπενθυμίζουμε ότι με αυτή τήν άφορμή είχαμε συστήσει νά υπάρξει άνάλογη άπόφαση και από τίς ελληνικές ναυτεργατικές όργανώσεις, ή όποία όμως μέχρι τή στιγμή αυ-

τή δέν ύπήρξε. Τό θέμα έχει συζητηθεί επανειλημμένα στήν 'Επιτροπή Ναυτεργατικών Θεμάτων τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, ό πρόεδρος τής όποιας κ. Στ. Νταϊφάς είχε δηλώσει ότι θά προέβαινε σέ σχετικό διάβημα προς τήν ΠΝΟ γιά νά γνωστούν και οι άπόψεις τής ναυτεργατικής πλευράς. Κύκλοι όμως τής Ναυτικής 'Ομοσπονδίας ύποστηρίζουν ότι δέν είχε διατυπωθεί (μέχρι πρό όλίγων ήμερών τουλάχιστον) από τήν έφοπλιστική πλευρά αίτημα γιά τήν κατάργηση ή, έστω, άναστολή τής ισχύος τής σχετικής συμβάσεως και γιά τόν λόγο αυτόν δέν έχει άντιμετωπισθεί τό θέμα από τήν πλευρά των ναυτεργατικών όργανώσεων!

'Ετσι όμως δέν άντιμετωπίζονται τά προβλήματα άλλα ούτε, και τό κυριότερο, προστατεύονται και προωθούνται και τά άμεσα άλλα και τά μακροπρόθεσμα συμφέροντα των ναυτικών μας — κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη, άνεξάρτητα από τήν ύποβολή ή μή σχετικού αίτήματος από τήν έφοπλιστική πλευρά — άλλωστε οι άνθρωποι δέν είναι έπαγγελματίες συνδικαλιστές και πρέπει παράλληλα νά ασχολούνται και με τίς έπιχειρήσεις τους — τό θέμα έπρεπε νά τό είχε ήδη άντιμετωπίσει άφεαυτής ή Ναυτική 'Ομοσπονδία.

ΜΠΡΑΒΟ ΤΟΥΣ

Πρώτα ή 'Ενωση Πλοίαρχων, ή όποία γνωρίζοντας από πρώτο χέρι τό τί τραβούν οι πλοίαρχοί μας στίς διάφορες περιοχές του κόσμου κατά τά μπλεξίματά τους που έχουν σχέση με τήν ύπηρεσία τους στό πλοίο στό όποιο πλοιαρχεύουν, έσπευσε νά εκφράσει τή συμπαράσταση και τή συμπάθειά της προς τόν πλοίαρχο του ιταλικού σκάφους που έμβόλισε τό «Τζούπιτερ».

'Εν συνέχεια ήλθε ή διοίκηση του Κορμίτη ή όποία έπίσης θέτει τό πρόβλημα στίς όρθές διαστάσεις του, στίς διαστάσεις των διεθνών προτύπων και παραδεδεγμένων.

Γράφει σέ σχετική ή έπιστολή του προς τόν (τότε) 'Υπουργό κ. Ευάγ. Γιαννόπουλο ό Πρόεδρος του Κορμίτη κ. Γιάννης Χατζηπατέρας:

Τρίτο, στή ρύθμιση θεμάτων που άναφέρονται στους ναυτικούς μας (άπαλλαγή ή μείωση τής θητείας των άποφοίτων των ναυτικών σχολών, άναγνώριση τής ύπηρεσίας σέ πλοία με ξένες σημαίες που δέν είναι συμβεβλημένα με τό NAT, επέκταση τής άδείας έργασίας και σέ άλλες κατηγορίες και ειδικότητες συνταξιούχων γιά νά καλύπτονται τά κενά που υπάρχουν στήν επάνδρωση των πλοίων και γιά νά μήν γίνει τά προσφυγή σέ ξένους ναυτικούς κλπ.).

Τέταρτο, στή παροχή άυτηρηότατων όδηγιών προς κάθε κατεύθυνση γιά τή διευκόλυνση του ελληνικού πλοίου, με 'Ελληνική και ξένες σημαίες.

Πέμπτο, στήν άμεση παρέμβαση του Κράτους σέ κάθε περίπτωση δημιουργίας προβλημάτων σέ βάρος των ελληνικών πλοίων.

'Εκτο, και όχι άπαραιτήτως τελευταίο, στήν όριστική ρύθμιση του θέματος τής έγκαιρης καταβολής των συντάξεων του NAT.

'Εάν έπιτευχθούν τά άνωτέρω θά έχει συντελεσθεί πολύ σημαντικό έργο που θά έχει και τίς άνάλογες ευνοϊκές επιπτώσεις στό έθνικό νηολόγιο γιά τό όποιο ή μέριμνα όλων μας πρέπει νά είναι συνεχής και αδιάλειπτη.

«Με τήν έπιστολή αυτή, Κύριε 'Υπουργέ, θέλω νά θίξω ένα στενά συνδεδεμένο με τή μακρά ναυτική μας παράδοση θέμα. Πληροφορηθήκαμε από τόν Τύπο ότι διετάχθη ή προφυλάκιση του πλοίαρχου του 'Ιταλικού πλοίου «Adige», έπειδή από τήν προανάκριση προέκυψαν στοιχεία εις βάρος του, γιά τή σύγκρουση των δύο πλοίων.

Μακράν έμού 'Υπουργέ μου νά άμφισβητήσω τό έργο τής Δικαιοσύνης. Άσφαλώς ό Είσαγγελέας που διέταξε τήν προφυλάκιση του 'Ιταλού πλοίαρχου, ένήργησε σύμφωνα με τό νόμο, αλλά άπευθύνομαι σέ έσάς, που στό πρόσωπό σας, κατ' ευτυχή σύμπτωση, έχουμε όχι μόνο τόν 'Υπουργό τής μεγάλης ναυτικής 'Ελλάδος, αλλά και τόν διαπρεπή νομικό, γιά νά τομήσω νά διατυπώσω τή σκέψη μου, ότι ίσως είναι υπερβολικό νά συλλαμβάνεται και νά φυλακίζεται γιά ένα ναυτικό άτύχημα ό πλοίαρχος, έφόσον δέν υπάρχει δόλος.

'Αν ό Πειραιάς γίνει διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, όπως όλοι όνειρευόμαστε, δυστυχώς ή ευτυχώς θά πρέπει νά ένεργεί σύμφωνα με τά διεθνή πρότυπα και παραδεδεγμένα.

Σκεφθείτε κύριε 'Υπουργέ τίς χιλιάδες, ελληνικά στή σημαία και στήν καρδιά πλοία που όργανουν τά πελάγη και τους δέσιους πλοίαρχους μας, σκυταλοδρόμους τής μακράς μας ναυτικής παραδόσεως. Σκεφθείτε άν θέλουμε νά συλλαμβάνονται και νά φυλακίζονται οι δέιοι αυτοί ναυτικοί μας, σέ κάθε περίπτωση ναυτικού άτυχήματος. Κι όποτο μπορούν νά κάμουν πολύ εύκολα οι άνταγωνιστές μας.

'Ενόμια, αγαπητέ μου κύριε 'Υπουργέ, ότι έπρεπε νά σας γνωρίσω τίς σκέψεις μου».

'Επειδή παρά τά άνωτέρω ή ταλαιπωρία του 'Ιταλού πλοίαρχου συνεχίζεται (τό Συμβούλιο Πλημμελλιοδικών Πειραιώς άπέρριψε τήν αίτηση προσωρινής άποφυλακίσεώς του με χρηματική έγγύηση) καλούμε τόν νέο 'Υπουργό κ. Βασίλη Σαραντίτη νά έξηγήσει στον έπί τής Δικαιοσύνης συνάδελφό του όλα αυτά που ύπογραμίζει στήν έπιστολή του ό κ. Χατζηπατέρας. Άν φυσικά θέλουμε νά μήν έχουμε τά ίδια σέ βάρος των πλοίαρχων μας, ό 'Ιταλος πλοίαρχος πρέπει νά άποφυλακισθεί εντός τής ημέρας.

ΩΣ Η ΑΜΜΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Τά νέα νηολόγιο, θυγατρικά και διεθνή, αὐξάνονται και πληθύνονται ως η άμμος της θαλάσσης.

Εντός ολίγου θα κάνουν την εμφάνισή τους στο διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο δύο νέα διεθνή νηολόγια, του Λουξεμβούργου και του Μακάο.

Τό πρώτο, που είναι και εκείνο που πρέπει να προσελκύσει την ιδιαίτερη προσοχή όλων — και του Κράτους, και του έφοπλισμού, και των ναυτικών μας — αναμένεται ότι θα άρχισι να λειτουργεί στις άρχές του νέου έτους με στόχο την προσέλκυση ναυτιλιακών εταιριών που θέλουν τα πλοία τους να φέρουν τη σημαία κράτους - μέλους της ΕΟΚ με χαμηλό κόστος λειτουργίας και με άπώτερο σκοπό να αναπτυχθεί σε Εὐρωπαϊκό Νηολόγιο. Για τό λόγο αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία ή πρόταση του κ. Μάριου 'Ηλιάδης στο διεθνές συνέδριο των Lloyds of London Press με θέμα «Which Register, Which flag... now;» να καταστεί ή Κύπρος ή έδρα του Εὐρωπαϊκού Νηολογίου.

Τό δεύτερο είναι του Μακάο, τό οποίο παρουσιάζει τό πλεονέκτημα ότι θα ένσωματωθεί στην Κίνα τό 1999, δύο χρόνια δηλαδή μετά τό Χόγκ Κόγκ, με ανάλογη περίοδο προσαρμογής. Ύπενθυμίζομε ότι τό Μακάο διατηρεί στενούς δεσμούς με την Πορτογαλία και την ΕΟΚ αλλά δεν έχει συνάψει άκόμη φορολογική συμφωνία με τις 'Ηνωμένες Πολιτείες.

Στό μεταξύ από τό 1990, τό νηολόγιο του Χόγκ Κόγκ θα υιοθετήσει τα διεθνή πρότυπα που προβλέπονται από τόν ΙΜΟ και τό ΙΛΟ σε αντίκατάσταση των βρετανικών που ισχύουν σήμερα. Σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία κάθε πλοιοκτήτης που νηολογεί πλοίο στο Χόγκ Κόγκ πρέπει να διορίζει μόνιμο αντιπρόσωπο ώστε να υπάρχει κάποιος δεσμός της πλοιοκτησίας με τό κράτος για να άποφεύγεται ό χαρακτηρισμός της σημαίας εύκαιρίας. 'Η σημασία του είναι προφανής, διότι θα συνεχίσει την ύπαρξή του και μετά την ένσωμάτωση με την Κίνα και έκτιμάται ότι θα προσελκύσει κυρίως πλοιοκτήτες της 'Απω 'Ανατολής.

ΤΙ ΖΗΤΟΥΝ

Προκαλεί έντύπωση ό χαρακτήρας και ή φύση των αιτημάτων των άπεχόντων από τα μαθηματά τους σπουδαστών των Ναυτικών μας Σχολών. Δύο αίτήματα κυριαρχούν: 'Η ύπαυγωγή των Σχολών στο Ύπουργείο Παιδείας. Καί ή αύξηση του άριθμού των άπουσιών.

'Η ύπαυγωγή στο Ύπουργείο Παιδείας σημαίνει προφανώς την άπαλλαγή από την ... καταπίεση των διοικούντων τις Σχολές Λιμενικών 'Αξιωματικών. 'Αλλά για ποιά καταπίε-

ση μιλούν άραγε; 'Όταν είναι βέβαιο πως ή άνυπακοή, ή έλλειψη σεβασμού και ή άταξία έχουν φθάσει στο άπροχώρητο. Τό να θέλουν να άπαλλαγούν από τα έλάχιστα ύπολειμματα της εύπειθειας και της τάξεως που επιβάλλει ή φοίτηση σε σχολές 'Εμπορικού Ναυτικού, είναι σάν να θέλουν τη διάλυση των Σχολών τους. Γιατί σε όποιοδήποτε Ύπουργείο και να ύπαχθούν, ή ιδιαιτερότητα του ναυτικού επαγγέλματος και οι κανόνες που ή ιδιαιτερότητα αυτή επιβάλλει δεν είναι δυνατό παρά να άποτελέσουν τόν γνώμονα της διοικήσεως. Καί αν αυτού του είδους την πειθαρχία προσπαθούν να επιβάλουν οι διοικητά άξιωματικοί, όχι μόνο δεν πρέπει να αλλάξουν αλλά με κάθε τρόπο να ένισχυθούν στο έργο τους.

Ός προς τις άπουσίες, τό αίτημα είναι θλιβερό. 'Αν ό μαθητής των ΑΔΣΕΝ έχει σκοπό να σπουδάσει πράγματι, ή παρακολούθηση της διδασκαλίας και των εργασιών είναι κυριολεκτικά άπαραίτητη. Οι άπουσίες είναι άδιανόητες. Μόνο άσθένεια ή άλλη άνωτέρα βία μπορεί να τις δικαιολογήσουν αλλά και πάλι μέχρις όρισμένου όρίου. Τό πλέον τούτων είναι έκ του πονηρού. 'Εκτός αν θέλουν να μετατρέψουν τις Σχολές σε φροντιστήρια έλευθέρων σπουδών ανάλογα με τα σχολεία αναλαβήτων ή έπιμορφώσεως ένηλίκων. Αυτό θέλουν;

ΔΙΕΘΝΕΣ ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ
ΓΙΑ ΤΟ «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ»

Τό διεθνές ένδιαφέρον προσελκύει τό παραδοσιακό μυκονιάτικο ιστιοφόρο «Εὐαγγελίστρια», τη διάσωση και άποκατάσταση του όποιου έχει αναλάβει τό Ναυτικό Μουσείο Αίγαίου.

Τό σκάφος που βρίσκεται άκόμη στο Πέραμα, στο καρνάγιο του Μαν. Ψαρρού, όπου συνεχίζονται οι εργασίες για την ολοκλήρωση της τελευταίας φάσης του έργου, που είναι ή τοποθέτηση της ιστιοφορίας, άρχισε ήδη να δέχεται έπισκέπτες. Την περασμένη Δευτέρα (28.11.1988), έπισκέφθηκε τό πλοίο αντιπροσωπευτική όμάδα 15 τελειοφίτων του Διεθνούς Ναυτικού Πανεπιστημίου «World Maritime University» που έχει ίδρυθεί από τόν ΙΜΟ και έδρεύει στο Μάλμο της Σουηδίας. Οι 15 τελειοφίτοι, τούς όποιους συνοδεύει ό καθηγητής τους Pierre Houssin και προέρχονται από 15 διαφορετικές χώρες του κόσμου, πραγματοποιούσαν εκπαιδευτικό ταξίδι στην 'Ελλάδα. Τόσο οι φοιτητές, όσο και ό καθηγητής τους ένθυσια άσκησαν από την έπίσκεψή τους στο «Εὐαγγελίστρια» και από τις έξηγήσεις που τούς δόθηκαν από τούς ύπεύθυνους του Ναυτικού Μουσείου Αίγαίου για τη μοναδικότητα και τις σπάνιες άρετές αυτού του τύπου πλοίου.

'Ετσι τό «Εὐαγγελίστρια», πρίν άκόμη ά-

νοίξει πανιά για την καινούρια του ζωή, άρχισε ήδη να εκπληρώνει τόν προορισμό του, σάν πειραματικό σκάφος. Καί έπιβεβαιώνεται για μία άκόμη φορά τό συμπέρασμα που βγαίνει από την ιστορία μας, ότι τό Αίγαίο ύπηρε τό Σχολείο της Διεθνούς Ναυτιλίας.

ΟΙ ΔΙΩΞΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Διαμαρτυρήθηκε, για πολλοστή φορά, στο ΥΕΝ ή διοίκηση της 'Ενώσεως Πλοίαρχων για τις διώξεις εναντίον των πλοίαρχων έπειδή δεν προσέρχονται, λόγω άντικειμενικής άδυναμίας, στα προξενικά λιμεναρχεία ή στα έλληνικά προξενεία για τη θεώρηση των ναυτιλιακών έγγράφων των πλοίων. Σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών» τό θέμα έπρόκειτο να τό θέσει έκ νέου κατά τη συνάντηση που θα είχε σήμερα ή αύριο με τόν Ύπουργό κ. Βασίλη Σαραντίτη.

Συγκεκριμένα, ή διοίκηση της 'Ενώσεως Πλοίαρχων έπρόκειτο να ζητήσει να καθοριστεί με σαφήνεια ή ύποχρέωση του πλοίαρχου να παρουσιάζεται στα κατά τόπους προξενικά λιμεναρχεία ή προξενεία και να καταργηθεί ή διάταξη που χαρακτηρίζει ποινικό άδίκημα την μη παρουσίαση του πλοίαρχου ώστε να είναι μόνον πειθαρχικό.

Νομίζομε ότι ή διοίκηση της 'Ενώσεως Πλοίαρχων κάνει λάθος. Τό μέτρο έχει θεσπισθεί σε άλλες έποχές που διαφέρουν ριζικά από τις σημερινές και κατά την ταπεινή μας αντίληψη πρέπει να καταργηθεί όλοσχερώς ή ύποχρέωση του πλοίαρχου να παρουσιάζεται στα προξενικά λιμεναρχεία ή στα έλληνικά προξενεία για τη θεώρηση των ναυτιλιακών έγγράφων των πλοίων, στα όποια να προσέρχεται μόνον όταν κρίνει ό ίδιος ότι χρειάζεται ή παρέμβαση τους ή όταν ζητείται ειδικά ή προσέλευσή τους για τη διερεύνηση καταγγελιών ή τη διασάφηση διαφόρων θεμάτων που αναφέρονται στο πλοίο, όποτε και μόνον να θεωρείται πειθαρχικό άδίκημα και όχι ποινικό ή μη προσέλευσή τους.

Πρέπει όλοι να άντιληφθούν και πρωτίστως τό Κράτος ότι τό πλοίο δεν ύπάρχει για να άσκοούν τις έξουσίες τους οι λιμενικοί, οι διπλωματικοί και όσοι άλλοι παρεμβάλλονται για την ίδια αίτια στη λειτουργία του. Πρέπει άκόμη τό Κράτος να άντιληφθεί ότι ένας από τούς βασικούς λόγους που αναγκάζουν τα έλληνόκτητα πλοία να παραμένουν έκτός του έθνικού νηολογίου είναι ακριβώς και ή έλλειψη αυτής της έπάχθειας — ή συχάσαμε από τις κάθε λογής παρεμβάσεις άρμοδίων και άναρμοδίων λένε: όσοι διαχειρίζονται πλοία με ξένες σημαίες αλλά και οι πλοίαρχοι των ίδιων πλοίων και τό μήνυμα είναι σαφέστατο, οι έποχές άλλαξαν και ει-



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 - Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:
The Marine

22 Gardiner Street
Durban 4001

South Africa

Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

ναι ανάγκη να κάνουμε τις αναγκαίες προσαρμογές εάν θέλουμε να έχουμε πλοία με Έλληνική σημαία.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Η δήλωση της Τετάρτης του Υπουργού κ. Βασίλη Σαραντίτη για την κανονική και εγκαίρως καταβολή των συντάξεων του NAT ήρθε στην πλέον κατάλληλη στιγμή και λειτούργησε σαν καταλύτης στις ανησυχίες των συνταξιούχων που είχαν ύπαρχει στον προϋπολογισμό.

• Ο Υπουργός Οικονομικών κ. Δημ. Τσοβόλας δήλωσε σε αντιπροσωπεία συνταξιούχων που τον επισκέφθηκε στο Υπουργείο κατά τη διάρκεια της συγκεντρώσεως των συνταξιούχων πλοίαρχων και μηχανικών στην Πλατεία Συντάγματος στις 15 Νοεμβρίου ότι θα δοθεί επιτέλους το 5% στις συντάξεις τους για να σμικρυνθεί ή διαφορά που υπάρχει προς το 80%.

Υπενθυμίζουμε ότι για το 5% υπάρχει από καιρό και απόφαση (κατά πλειοψηφία) του Διοικητικού Συμβουλίου του NAT στην οποία, όπως είναι γνωστό, είχε αντιταχθεί και μειοψηφίσει ο συνταξιούχος του ΙΚΑ που έχει τοποθετηθεί επικεφαλής του Ταμείου και μαζί με τη σύνταξή του εισπράττει και την παχυλή αποζημίωσή του από το NAT με όλα τα συμπαρομαρτούντα ενώ για τους συνταξιούχους ναυτικούς είχε αποφανθεί ότι δεν πρέπει να εργάζονται και είχε εισηγηθεί τη γνωστή διάταξη για την ποινικοποίηση της εργασίας τους!

Πάντως ως τη στιγμή παραμένει άγνωστο πότε θα υλοποιηθεί η δήλωση του κ. Τσοβόλα, πότε δηλαδή θα αρχίσει να καταβάλλεται στους συνταξιούχους πλοίαρχους και Α' μηχανικούς η αύξηση του 5%. Γι' αυτό είναι αναγκαίο να υπάρξει μία σχετική διευκρίνιση — ο κ. Σαραντίτης, το ενδιαφέρον του οποίου υπέρ των συνταξιούχων είναι δεδομένο, έχει το λόγο.

ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΚΛΑΜΠΣ

Σημαντική αύξηση, κατά μέσο όρο περί τα 10%, καλούνται να πληρώσουν οι πελάτες των περισσότερων Ασφαλιστικών Κλάμπς, απόρροια των αυξημένων απαιτήσεων από ατυχήματα και τη παράλληλη μείωση της αποδόσεως των επενδύσεών τους κατά το τελευταίο 18μηνο. Η αύξηση αυτή τερματίζει μία μακρόχρονη περίοδο σταθερότητας των εισφορών και φαίνεται ότι θα ζητηθεί από τα περισσότερα P & I Κλάμπς, με πιθανή εξαίρεση του Steamship Mutual Underwriting Association.

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ NAT

Πληροφορίες μέσα από το NAT αναφέρουν ότι η διοίκηση του Ταμείου που είχε αρχίσει «να τ'α μαζεύει» εν όψει του ενδεχομένου αποπομπής της από τον προηγούμενο Υπουργό κ. Ευάγ. Γιαννόπουλο, ξαναβρήκε το γέλιο μετά την τοποθέτηση του κ. Βασίλη Σαραντίτη στο YEN. Η αίσιοδοξία που επικράτησε λέγεται ότι οφείλεται στο γεγονός ότι η επιλογή του πρώην υπαλλήλου του ΙΚΑ για τη διοίκηση του NAT έγινε επί υπουργίας Κασιφάρα, ο οποίος ο σημερινός Υπουργός ήταν γεν. γραμματέας του YEN. Οι ενδείξεις όμως που υπάρχουν δείχνουν ότι η αίσιοδοξία αυτή δεν πρέπει να είναι καθόλου δικαιολογημένη αν ληφθεί υπ' όψιν ότι τόσο ο κ. Κασι-

φάρας όσο και ο κ. Σαραντίτης είχαν εκφράσει σε άνωποτο χρόνο την απογοήτευσή τους για την επιλογή, που, κατά φαινόμενα, τους είχε επιβληθεί λόγω των προσβάσεων που είχε στον κομματικό μηχανισμό του ΠΑΣΟΚ κάποιος στενός συγγενής. Και το συμπέρασμα είναι ότι η διοίκηση του Ταμείου θα αρχίσει «να τ'α ξαναμαζεύει» και μάλιστα σύντομα, ή απομάκρυνση δέ του πρώην υπαλλήλου του ΙΚΑ από το NAT θα είναι η μόνη όρθη κυβερνητική ενέργεια για το Ταμείο των ναυτικών μας τα τελευταία χρόνια.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ

Βρετανικό δικαστήριο έκρινε ότι ο πλοίαρχος σκάφους έπραξε καλώς που δεν υπέγραψε το Bill of Lading διότι το φορτίο που φορτώθηκε ήταν λιγότερο του συμφωνηθέντος. Η συνεπεία του γεγονότος αυτού 24ωρη καθυστέρηση απόπλου συνιστά, σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου, «Irregularity» για την οποία η πλοιοκτητρια εταιρία «Boukadora Maritime» έδικαιώθη αποζημιώσεως.

ΔΕΝ ΞΕΧΝΟΥΜΕ

Ο νομικός σύμβουλος του YEN έχει αποφύγει ως τώρα να διευκρινίσει εάν κατά την έκδοση της γνωμοδοτήσεώς του βάσει της οποίας εξακολουθεί να παραμένει στο NAT δικηγόρος, ο οποίος έπρεπε να έχει απομακρυνθεί πρό πολλού έλαβε υπ' όψιν και τον ασφαλιστικό φάκελο του περί ου.

Στό μεταξύ ο Άρειος Πάγος έκρινε ότι υπάρχει ουσιαστική διαφορά μεταξύ δικηγόρων που εντάχθηκαν σε διαβαθμισμένες οργανικές θέσεις του δημόσιου τομέα και σε εκείνους που είχαν έμμοση έντολή ή σύμβαση παροχής νομικών υπηρεσιών, ακόμη κι εκείνοι που παρείχαν αποδεδειγμένα τις υπηρεσίες τους με πλήρη απασχόληση αλλά χωρίς να κατέχουν διαβαθμισμένες οργανικές θέσεις. Είναι συνταγματική η διάταξη του ν. 1400/83 που προβλέπει διαφορετική μεταχείριση των δικηγόρων, οι οποίοι επέλεξαν και εντάχθηκαν σε διαβαθμισμένες οργανικές θέσεις του δημόσιου τομέα, μετά από κρίση των αρμόδιων υπηρεσιακών συμβουλίων, και των δικηγόρων που παρέχουν απλώς τις υπηρεσίες τους με πλήρη απασχόληση αλλά



ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΤΩΡΑ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΕΦΤΑΣΕ ΣΤΟ... OMEGA

Τώρα, σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία για τα αυτοκίνητα 1800 κυβικών, χωρίς δασμούς, μπορείτε να φτάσετε μέχρι το... OMEGA. Μ' άλλα λόγια, να διαλέξετε το δικό σας OPEL OMEGA στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή* και να το παραλάβετε στο... σπίτι σας. Κι ακόμα, να διαλέξετε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα, αμαξώματος και εξοπλισμού:

Κινητήρας: 1.8s (90 PS/DIN) ή 1.8i (115 PS/DIN)

Εξοπλισμός: LS, GL ή GLS

Αμαξώμα: 4θυρο SEDAN ή 5θυρο CARAVAN

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας για να συζητήσουμε τη λύση που σας συμφέρει, απ' το Α μέχρι το... OMEGA.



* Κάντε μια σύγκριση... τιμής από μόνοι σας:
To 4θυρο OMEGA GL 1.8 injection (χωρίς Φ.Π.Α. και πινιακιόν)
Στη Γ. Γερμανία 1.826.000, στο Βέλγιο 1.969.000 και στην Ελλάδα (DYNAMOTORS) 1.735.000



Με την εγγύηση της παγκόσμιας δύναμης της General Motors

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS A.E. ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΣΤΟΜΟΥ 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ ΘΣΑ. 684 6512-3 ΤΕΛΕΞ: 22 3180 DYNA GR

δέν παύουν να είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, αφού δεν αποβλέπουν σε βαθμολογική εξέταση με βάση την ελεγχόμενη από τα αρμόδια όργανα, επίδοση και απόδοσή τους.

Μετά τα άνωτέρω καλείται ο νομικός σύμβουλος του ΥΕΝ να διευκρινίσει σε ποιά από τις δύο κατηγορίες εντάσσεται ο δικηγόρος του ΝΑΤ που εξακολουθεί να παραμένει στη θέση του βάσει της προαναφερθείσας γνωμοδότησής του.

Με την ευκαιρία ζητούμε από τον νέο Υπουργό, τον κ. Σαραντίτη, να δώσει στη δημοσιότητα το όνομα του δικηγόρου που έταξίδευσε στο Βανκούβερ με έξοδα πλοιοκτητριας εταιρίας που έχει άτυχηση — υπήρξε, συγκεκριμένα, θύμα της γνωστής ταξιδιωτικής οδηγίας του Προέδρου Ρήγκαν που είχε ανακόψει τη ροή Αμερικανών τουριστών προς την Ελλάδα και είχε πλήξει ιδιαίτερα τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια — το οποίο οί του ΝΑΤ προσπάθησαν επιμόνως, για λόγους που δεν έχουν γίνει κατανοητοί, να κρατήσουν μυστικό — ο προκάτοχος του κ. Σαραντίτη, ο κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος δεν θέλησε (ή δεν μπόρεσε;) να τους υποχρεώσει να τό δημοσιοποιήσουν.

ΘΑ ΜΑΣ ΞΑΝΑΡΘΕΙ, ΑΛΛΑ ΠΛΕΟΝ ΣΑΝ ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ!

Σύμβουλος του πρώην Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου, αποχωρώντας από ημερών από το Υπουργείο, έλεγε σε όσους αποχαιρέτουσε — λιμενικούς και πολιτικούς υπαλλήλους — ότι θα «μάς ξανάρθει σύντομα και πιθανότητα εντός του Δεκεμβρίου αλλά σαν διοικητής οργανισμού (που τελεί υπό την εποπτεία του ΥΕΝ) αυτή τη φορά!»

Έμεις δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε κατά πόσο θα επιβεβαιωθεί η πρόβλεψή του ότι «θα μάς ξανάρθει». Εκείνο που γνωρίζουμε είναι ότι όρισμένοι από όλους αυτούς τους άσχετους περί τη Ναυτιλία που μάς προέκυψαν τα τελευταία χρόνια με πολιτική επιβολή ή επιλογή γλυκάθηκαν από το μέλι και θέλουν να συνεχίσουν να προσφέρουν τις «υπηρεσίες» τους προς τη Ναυτιλία από κάποια αποδοτική και καλοπληρωμένη κρατική (ή και ιδιωτική) θέση!

ΕΙΣ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ;

Μας πληροφορούν ότι μετά από αίτηση μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΑΤ να εισαχθεί προς άμεση συζήτηση το θέμα της λειτουργίας του Κεφαλαίου Επικουρικής Ασφαλίσεως Ναυτικών ώστε οι ναυτικοί μας να αρχίσουν να εισπράττουν αυτά που δικαιούνται, ή διοίκηση του Ταμείου, θέλοντας προφανώς να προκαταβάλει τους πάντες και να περικόψει, τι μπορεί από εκεί που δικαιούνται οι ναυτικοί μας και

τους τα έχουν παρακρατήσει παράνομα, συγκάλυψε μία υπηρεσιακή σύσκεψη για να υποβληθούν «προτάσεις υλοποίησης του ΚΕΑΝ».

Με το πρόσχημα ότι όρισμένες διατάξεις του Ν. 1482/84 με τον οποίο δημιουργήθηκε το ΚΕΑΝ δεν είναι πλέον εφαρμόσιμες έπειδή έχουν ξεπεραστεί οι διάφορες προθεσμίες και κατά συνέπεια πρέπει να τροποποιηθούν, γίνεται πρόταση να τροποποιηθούν και άλλες διατάξεις του νόμου που κατά τους εισηγητές θα έχουν σαν αποτέλεσμα «την άμεση, ορθότερη και έφικτη εφαρμογή του νόμου».

Και μία από τις κυριότερες τροποποιήσεις που προτείνονται «για την άμεση, ορθότερη και έφικτη εφαρμογή» αποβλέπει στην αποφυγή της επιβαρύνσεως (έκει ο καημός τους) του ΚΕΑΝ από τα αναδρομικά.

Ο νόμος, αναφέρει το σχετικό υπηρεσιακό σημείωμα, όρίζει ότι η επικουρική σύνταξη καταβάλλεται ταυτόχρονα με την έναρξη καταβολής της κύριας συντάξεως, αλλά έφ' όσον ισχύει η διάταξη κατά την πρώτη εφαρμογή και τη χορήγηση των επικουρικών συντάξεων θα δοθούν αναδρομικά συντάξεις των έτών 1985, 1986, 1987 και 1988 όποτε θα υπάρξει σημαντική (ή υπογράμμιση δική μας) επιβάρυνση του ΚΕΑΝ. Εάν αλλάξει η διάταξη, προστίθεται και έδω είναι το «ψητό» αλλά σε βάρος των ναυτικών, ή επιβάρυνση θα είναι σημαντικά μικρότερη (και πάλι η υπογράμμιση δική μας).

Με δύο λόγια όλοι αυτοί οι κύριοι που δεν βάζουν νερό στο κρασί τους όταν πρόκειται για τα δικά τους συμφέροντα, λένε ότι για να μην επιβαρυνθεί το ΚΕΑΝ (το όποιο λειτουργεί με εισφορές των έφοπλιστών και των ναυτικών), να μην πάρουν οι δικαιοῦχοι ναυτικοί την επικουρική των τεσσάρων έτών ωστε, συμπεραίνουμε έμεις, να υπάρχει η δυνατότητα τό ποσόν που θα «έξοικονομηθεί» έτσι σε βάρος των ναυτικών μας να χρησιμοποιηθεί άλλοῦ.

Δέν γνωρίζουμε τί θα κάνουν εκείνοι που έχουν εξασφαλίσει την εκπροσώπηση των ναυτικών, πάντως όπως λένε και οι νομικοί κάθε δικαιοῦχος του ΝΑΤ έχει έννομο συμφέρον και μπορεί να έγκυλίσει ένώπιον της Δικαιοσύνης εκείνους που του έκλεψαν τα χρήματα γιατί, επαναλαμβάνουμε, για καθαρή κλοπή πρόκειται, ανεξάρτητα για ποιόν σκοπό χρησιμοποιήθηκαν (και χρησιμοποιούνται) τα κλεμμένα.

«ΟΛΑ ΤΟΥ ΓΑΜΟΥ ΔΥΣΚΟΛΑ»

Τήν παροιμία αυτή φαίνεται ότι θυμούνται κάθε μέρα και περισσότερο οι πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΕΝ που ανέλαβαν διευθυντικές θέσεις βάσει του νέου Οργανισμού του Υπουργείου. Δέν έννοούμε ότι δέν τα καταφέρουν ή δέν αποδίδουν, άλλωστε είναι π

λύ ένωρίς για να υπάρξουν συμπεράσματα, αλλά ήδη βρίσκονται ένώπιον της πραγματικότητας που δημιουργεί ή ανάγκη για την έξυπνέρεση του πλοίου και των ανθρώπων του όλες τις ώρες του 24ώρου και όλες τις ήμέρες της εβδομάδος, γεγονός που προϋποθέτει και παρουσία στο Υπουργείο πέρα από τις ώρες της συνηθισμένης εργασίας όχι, μόνον των ίδιων αλλά και υπαλλήλων των Διευθύνσεων ή των Τμημάτων που διευθύνουν.

Για εκείνους που από κεκτημένη έσως ταχύτητα θα σπεύσουν να πουν ότι υποστηρίζουμε πάλι τους λιμενικούς διευκρινίζουμε ότι τα άνωτέρω δέν αποτελούν επικρίσεις. Είναι άπλως διαπιστώσεις, άλλωστε οι σχετικές έπισημάνσεις προέρχονται από τό χώρο των πολιτικών υπαλλήλων.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΠΗΓΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Όπως προβλέπει πρόσφατη μελέτη των Drewry, ή συμμετοχή των Δυτικοευρωπαϊκών ναυπηγείων στις παγκόσμιες ναυπηγήσεις πρόκειται να μειωθεί κάτω από τό 10%, στην έπόμενη δεκαετία. Παρά την αισιόδοξη πρόβλεψη για έλαφριά αύξηση της ναυπηγικής παραγωγής που θα φτάσει στα 44,1 έκατ. τον. τό 1997, ή αδυναμία των Εὐρωπαϊκών ναυπηγείων να συναγωνισθούν τις τιμές των μονάδων της Απω Ανατολής θα όδηγήσει στην μείωση του μεριδίου τους στην ναυπηγική αγορά. Η άναμενόμενη αύξηση στην ζήτηση μεγάλων δεξαμενοπλοίων δέν μπορεί να καλυφθεί στην Εὐρώπη όπου οι τιμές ναυπηγήσεων είναι πολύ ύψηλές. Τα Εὐρωπαϊκά ναυπηγεία μπορούν όμως να προσελκύσουν έργασίες μετατροπής παλαιών πλοίων καθώς οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να αποφυγουν την αγορά νέων πλοίων με τον έκσυγχρονισμό των ήδη ύπαρχόντων. Τό μέλλον των Εὐρωπαϊκών ναυπηγείων θα βασισθεί κυρίως στην ναυπήγηση πολεμικών πλοίων, καθώς και έμπορικών πλοίων ειδικά σχεδιασμένων σύμφωνα με τις ανάγκες και τις προδιαγραφές που θα θέτει ο πελάτης.

ΜΑΚΡΟΠΝΟΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Σέ ένα μακροπρόθεσμο σχέδιο προγραμματισμού, που έγκρίθηκε από τη γενική συνέλευση του ΙΜΟ, τό έργο του Οργανισμού για την περίοδο μέχρι τό 1994 θα περιλάβει περί τό 65 θέματα στα όποια θα έπιχειρηθεί ή προώθηση με κύριο στόχο όχι τόσο την καθιέρωση νέας διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας όσο την βελτίωση και προσαρμογή της ύφισταμένης.

Κατά έπιτροπές τα θέματα αυτά είναι βασικά τα ακόλουθα:

Έπιτροπή Ασφαλείας Ναυσιπλοίας:

Συμπλήρωση, έρμηνεία και βελτίωση των διεθνών συμβάσεων ασφαλείας. Στατιστική ναυτικών άτυχημάτων και άνακρίσεων. Έκπαίδευση ναυτικού προσωπικού. Έρευνα και διάσωση σε περίπτωση ναυτικού άτυχήματος. Ασφάλεια μεταφοράς φορτίων (έυλεία, σιτηρά, κοντέινερς, έπικίνδυνα φορτία). Καταμέτρηση χωρητικότητας και Γραμμή φορτώσεως πλοίων. Προστασίας κατά κινδύνων πυρκαγιάς, θορύβου και κραδασμών. Πρόληψη πειρατικών και τρομοκρατικών ένεργειών στα πλοία. Αριθμός ταυτοτητος πλοίων. Πιθανή κωδικοποίηση της διεθνούς νομοθεσίας περί ασφαλείας πλοίων

ΚΤΗΜΑ ΙΣΟΠΕΔΟ 50 ΣΤΡΕΜΜΑΤΩΝ, ΜΕ ΠΡΟΣΩΨΗ 500 ΜΕΤΡΩΝ ΕΦΑΠΤΟΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΣΤΟ ΚΙΑΤΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ, ΑΠΕΧΟΝ ΑΠΟ ΑΘΗΝΑ 120 ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ, ΜΕ ΚΑΡΠΟΦΟΡΑ ΔΕΝΔΡΑ, ΔΕΗ ΚΑΙ ΔΙΚΟ ΤΟΥ ΝΕΡΟ. ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ: CAMPING, ΟΙΚΙΣΜΟ, ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΕΙΣ, BUNGALOWS ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΤΗΛ. 4517298, ΩΡΕΣ 10 π.μ. — 5 μ.μ.

καί περιβάλλοντος, (SOLAS, MARPOL, LO-AD LINE, GAS CODE, BULK CHEMICAL CODE).

Νομική Έπιτροπή: Σχέδιο συμβάσεως για τις πλωτές εξέδρες. Σχέδιο συμβάσεως για τα νέου τύπου πλοία. Σχέδιο συμβάσεως για τη δικαιοδοσία σε περίπτωση συγκρούσεως. Πιθανώς σύμβαση για την ανέλκυση ναυαγίων. Πιθανή σύμβαση για το καθεστώς των ξένων πλοίων στους λιμένες. Αναθεώρηση διεθνών συμβάσεων Αθηνών 1974 και Περιορισμού ευθύνης 1976.

Έπιτροπή Περιβάλλοντος: Επίλυση προβλημάτων από την εφαρμογή της MARPOL 73/78. Προώθηση των αναγκαίων διαδικασιών για την ενίσχυση των διεθνών συμβάσεων για την καταπολέμηση της ρυπάνσεως.

Τεχνική Έπιτροπή: Τεχνική βοήθεια στις υπό ανάπτυξη χώρες στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Παράλληλη λήψη των αναγκαίων μέτρων εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων, ιδιαίτερος του IMO. Προαγωγή της υποδομής στους τομείς ναυτιλίας και λιμένων. Οργάνωση εκπαιδευτικών σεμιναρίων και εργαστηρίων.

ΤΟ ΕΜΠΑΡΓΚΟ

Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκέντρωσε το Γραφείο Ναυτιλιακών Έρευνών, (Shipping Research Bureau) του Άμστερνταμ, οι περισσότερες εταιρίες που είναι αναμεμιγμένες στις μυστικές μεταφορές πετρελαίου στη Νότια Αφρική έχουν την έδρα τους σε Ευρωπαϊκές χώρες. Στη συνέντευξη τύπου κατά την οποία έγινε ενημέρωση των μελών της Ένώσεως των Δυτικοευρωπαίων βουλευτών έναντι του Άπαρτχάιντ, το SRB δήλωσε ότι όλες οι έρευνες δείχνουν την πλατεία συμμετοχή Δυτικών συμφερόντων στις ζωτικές προμήθειες της Ν. Αφρικής. Επί 68 γνωστών παραδοσεων πετρελαίου, στις 62 τουλάχιστον διαπιστώθηκε συμμετοχή εταιριών χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και κυρίως ναυτιλιακών και πετρελαϊκών εταιριών της Μ. Βρετανίας, της Νορβηγίας, της Δ. Γερμανίας και της Ιταλίας.

Από τις Ευρωπαϊκές χώρες προς το παρόν μόνο η Δανία από τον Ιούλιο του 1986 και η Νορβηγία από τον Ιούλιο του 1987 υιοθέτησαν νόμο που επισημοποιεί το εμπάργκο κατά της Νοτιοαφρικανικής Ένώσεως, απαγορεύοντας τη μεταφορά πετρελαίου με

πλοία τους. Ως προς τη Δανία πιστεύεται ότι από την ημερομηνία αυτή κανένα πλοίο της δεν είναι αναμεμιγμένο σε τέτοιες μεταφορές, ενώ παλαιότερα είχε πλούσια συμμετοχή το συγκρότημα Μόλλερ. Ως προς τη Νορβηγία τέλος, δεν είναι ακόμη πλήρως εξακριβωμένο αν μετά την απαγόρευση έπαψε έντελώς ή συμμετοχή πλοίων της στην κρυφή διάσπαση του εμπάργκο.

ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ

Αφού γεμίσαμε ασφυκτικά την ξηρά και τις θάλασσες του πλανήτη μας, τώρα ακάθεκτοι προχωρούμε και στη συμφορά του εναέριου χώρου. Όπως διεκτραγωδούν οι σχετικές εκθέσεις της ΕΟΚ, το καλοκαίρι που μας πέρασε η συμφορά της εναέριας κυκλοφορίας πήρε δραματικές διαστάσεις και το χάος που ακολούθησε οδήγησε στην κατάρρευση ολοκλήρου του ευρωπαϊκού συστήματος εναερίων μεταφορών. Η αύξηση της ταξιδιωτικής κινήσεως έφθασε το 9% με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι καθυστερήσεις κατά 30% και να πληθύνουν σε επικίνδυνο βαθμό οι «παρ' όλίγον» συγκρούσεις.

Ακόμα πιο άπογοητευτικές είναι οι προβλέψεις για το άμεσο μέλλον. Το ένα δεσκατομύριο των ατόμων που χρησιμοποίησαν το αεροπλάνο σ' όλο τον κόσμο αναμένεται να διπλασιασθεί το 2000, ενώ παράλληλα ο συνωστισμός στους αερολιμένες συνεχίζεται απειλητικός. Σε μία δεκαετία από σήμερα τα μισά τουλάχιστον από τα 43 μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια θα έχουν φθάσει στο σημείο του κορεσμού, τόσο ως προς τους εναερίους διαδρόμους όσο και ως προς τις εγκαταστάσεις που είναι στη διάθεση του κοινού. Όπως είναι φυσικό η κατάσταση αυτή μεταφράζεται σε μεγαλύτερη ταλαιπωρία των επιβατών, σε υπέρνταση πιλότων, μηχανικών και έλεγκτών και σε τελευταία ανάληψη σε μεγαλύτερους κινδύνους για την ασφάλεια.

Σύμφωνα με τις προτάσεις της Έπιτροπής Μεταφορών της ΕΟΚ, η μόνη λύση στο πρόβλημα είναι η καθιέρωση ενός μοναδικού συστήματος Ευρωπαϊκού εναερίου ελέγχου και ρυθμίσεως της κυκλοφορίας, με παράλληλο εκσυγχρονισμό του παλαιού υλικού, χρησιμοποίηση των εναερίων χώρων που άδικαιολογητα χρησιμοποιείται για στρατιωτικές ανάγκες, επέκταση των υπάρχοντων αεροδρομίων, δημιουργία νέων και εισαγωγή νέας τεχνολογίας στα αεροδρόμια.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Αυτή η άενη διαμάχη μεταξύ του Ρόττερταμ και της Άμβερσας, των δύο μεγάλων λιμανιών του Κόντινεντ, παρουσιάζει συνεχώς εναλλασσόμενες εξελίξεις. Μιά απ' αυτές είναι και η ακόλουθη περιπέτεια της μπανάνας:

Επί 70 ολόκληρα χρόνια ο φορτοεκφορτωτικός οίκος Muller-Thomsen του Ρόττερταμ είχε εξασφαλίσει την παραλαβή της μπανάνας στο Ρόττερταμ μέχρι το 1981, όποτε ο μεγάλος Άμερικανός πελάτης United Brands απέφασε να στείλει τα μπανανοφορτία του στην Άμβερσα, όπου τα λιμενικά δικαιώματα, τα πλοηγικά τέλη και τα εκφορτωτικά τιμολόγια ήταν πολύ συμφερότερα, ενώ παράλληλα η ύποδομή του ανταγωνιστικού φορτοεκφορτωτικού οίκου Belgian New Fruitwharf της Άμβερσας είχε κριθεί αποτελεσματικότερη. Στα τελευταία όμως χρόνια το σύστημα μεταφοράς των μπανανών άλλαξε. Και έτσι η Άμβερσα ήταν καταλληλότερη για τα κοντέινερ, το Ρόττερταμ απέδειχθη προσφορότερο για τις παλέτες με τις οποίες γίνεται τώρα η μεταφορά της μπανάνας, ή οποία τελικά ξαναγυρίζει στο Ρόττερταμ. Πράγματι του λοιπού τα πλοία θα προσεγγίζουν στο Metwehaven που διαθέτει έντελως ειδική ύποδομή για τα φρούτα και όπου κατά τους υπολογισμούς, θα εκφορτώνονται 3.000 τόννοι μπανάνες εβδομαδιαίως, δηλαδή περίπου 150-160 χιλιάδες τόννοι ετησίως.

Η είδηση δεν αναφέρει αν και ποιές επιπτώσεις θα υπάρξουν επί της τιμής και της επάρκειας της μπανάνας από την αλλαγή του λιμένος ύποδοχής. Εμείς που επί πολλά χρόνια κυνηγούσαμε τις μπανάνες στα καροτσάκια των εθνικών οδών με την ήμιπαράνομη συναλλαγή και τις ανεξέλεγκτες τιμές, είμαστε περίεργοι να μάθουμε αν η σημερινή επάρκεια έχει καμιά σχέση με τα κοντέινερ ή τις παλέτες.



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
TELEFAX: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

81-85 FILONOS STR. - 4th FLOOR
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX 413 7328

ΧΙΑΚΑ

Σπουδαία και χρήσιμα όσα ακούστηκαν στο δεύτερο Διεθνές Συνέδριο Χίου που έγινε στα πλαίσια του παγκόσμιου εορτασμού για την ανακάλυψη της 'Αμερικής με την επωνυμία «Columbus 1492». Όπως μάς πληροφορεί η συμπαθής συνάδελφος «Οίνουσαι» με το πλοίο και ενδιαφέρον περιεχόμενο, το Συνέδριο σημείωσε μεγάλη επιτυχία. Θέματα όπως το χιακό εμπόριο στην αρχαιότητα, η μεσαιωνική ιστορία της Χίου αλλά και από τη νεώτερη πραγματικότητα: η οικονομική κατάσταση της 'Αγγλίας όταν πη-

γαν οι πρώτοι Χιώτες στο Λονδίνο ή οι Χιώτες της 'Αμερικής, διερευνούν ενδιαφέροντες πτυχές της μακράς ιστορικής διαδρομής της Χίου που είναι γεμάτη από δυναμική προσφορά στον τόπο και στην επικοινωνία με τον κόσμο ολόκληρο.

Η Χίος με τη μεγάλη της θυγατέρα, την Αίγυπτο, δικαιούνται να είναι περήφανες τόσο για το ιστορικό παρελθόν όσο και για τη νεώτερη ναυτιλιακή τους πρωτοπορεία που αποτελεί ίσως ένα μοναδικό στον κόσμο φαινόμενο.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Γενική είναι η γνώμη ότι οι υψηλές τιμές του δολλαρίου είχαν ως σκοπό την υποστήριξη της υποψηφιότητας του Προέδρου Μπους. Έτσι, από την επομένη της νίκης του, άρχισε μία γενική επίθεση από τους κερδοσκόπους, που παρά την παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών, των ΗΠΑ, Βρετανίας, Γερμανίας, 'Ιαπωνίας και 'Ελβετίας, έφεραν το δολλάριο στο χαμηλότερο επίπεδο της ιστορίας του.

Η πτώση του δολλαρίου και η άνοδος του μάρκου αναζωπύρωσε τις εικασίες για αναπροσαρμογή των ισοτιμιών, στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος (Ε.Ν.Σ.). Η Γερμανία όμως, ούτε θέλει να αποδεχτεί τέτοια δυνατότητα, αλλά ίσως δεν θέλει να υποχρεωθεί να αποδεχθεί μία ανατίμηση, έστω και μικρή, του νομίσματός της, πιεζόμενη από τις τάσεις της αγοράς και το υψηλό πλεόνασμα του 'Εμπορικού της ισοζυγίου.

Η άνοδος των τιμών του πετρελαίου αποτέλεσμά της συμφωνίας των χωρών του ΟΠΕΚ (21-26 Νοεμβρίου) για την μείωση της παραγωγής πετρελαίου, αναμένεται να επιδράσει στην άνοδο του πληθωρισμού παγκοσμίως. Έτσι ο ΟΟΣΑ προβλέπει άνοδο του πληθωρισμού για τις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ που θα ξεπεράσει το 1989 τα 4.5%, έναντι 3.8% το 1988.

Δολλάριο ΗΠΑ

Όπως αναμενόταν η στήριξη του δολλαρίου σταμάτησε μετά τις 'Αμερικανικές εκλογές και η αντίστροφη μέτρηση άρχισε στις 9 Νοεμβρίου και συνεχίστηκε για να κορυφωθεί στις 11 Νοεμβρίου, παρά την ανα-

κοίνωση στις 15 'Οκτωβρίου, μείωσης του έλλειμματος του 'Εμπορικού 'Ισοζυγίου στα 10.87 δισεκ. δολάρια.

Έτσι στις 16 Νοεμβρίου το δολλάριο έπεφτε στα 171.65 μάρκα (χάνοντας 6 πέντενγκ από την αρχή του μηνός) 1.4410 'Ελβ. φράγκα, 5,8655 Γαλλ. φράγκα και 143,060 δραχμές. Για το γιέν και την Βρεταν. λίρα η πτώση συνεχίστηκε κι έτσι έναντι του γιέν έπεσε στα 121 και της λίρας στα 1.8445.

Στις 18 Νοεμβρίου με μαζική συντονισμένη παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών περιλαμβανομένης και της 'Ομοσπονδιακής Τράπεζας των ΗΠΑ, σταμάτησαν το κατρακύλισμα του δολλαρίου.

Έκ παραλλήλου ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών Dow Jones άφου έφθασε στις 3 Νοεμβρίου στις 2168 μονάδες, εν συνεχεία στις 9 Νοεμβρίου (επομένη των εκλογών) έπεσε στις 2.113 μονάδες, σημειώνοντας άργότερα νέα πτώση (2.047 μονάδες στις 17 Νοεμβρίου).

Έκτος όμως από το έλλειμμα στο 'Εμπορικό 'Ισοζύγιο, που θα φθάσει στο τέλος του έτους τα 140 δισεκ. δολάρια, οι υπόλοιποι δείκτες είναι κάθε άλλο παρά άρνητικοί.

Το ΑΕΠ συνεχίζει την άνοδική του πορεία, ύστερα από 6 χρόνια συνεχούς ανόδου, αν και το τρίτο τρίμηνο, η άνοδος περιορίστηκε στα 2.2% έναντι 3% του δεύτερου τριμήνου.

Η ανεργία, συνεχίζει να κινείται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, 5.3% τον 'Οκτώβριο (έναντι 10% - 12% στην Εύρωπη) και τα έργαστασια έργάζονται με ρυθμό σχεδόν πλήρους απασχόλησης (85% της δυναμικότητας) ενώ ο πληθωρισμός κινείται γύρω στα 4%.

Η μείωση της ανόδου του ΑΕΠ στα 2.2%,

ΠΡΙΝ

50 ΧΡΟΝΙΑ

Τά έξοδα κινήσεως της 'Ελληνικής Ναυτιλίας ανήλθαν εις επίπεδα ύψηλά, ανώτερα πολλών άλλων σημαίων, μηδέ της 'Αγγλικής εξαιρουμένης. Τοῦτο προκύπτει από ώρισμένους αριθμούς καταδεικνύοντας τās διαφοράς αιτινες υφίστανται μεταξύ του 'Αγγλικού, Γιουγκοσλαβικού και του 'Ελληνικού φορτηγού της αὐτῆς χωρητικότητος καί ηλικίας.

— Τά Γερμανικά σχέδια διά τήν ναυπήγησιν ενός γιγαντιαίου υπερωκεανίου οὐτινος αἱ διαστάσεις θά υπερβαίνουν τās του «Queen Elizabeth», φαίνεται ὅτι εὐρίσκονται εἰς τό στάδιον τῆς πραγματοποιήσεως. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι Γερμανοί κύκλοι ἀφήνουν νά ἐννοηθῇ ὅτι τὰ σχέδια τοῦ σκάφους τούτου εἶναι ἤδη ἔτοιμα καί ὅτι ἡ κατασκευή θέλει ἀρχίσει ἐντός τοῦ 1939.

— Ὁ κοινοβουλευτικός ὑφυπουργός τῶν Ἐξωτερικῶν κ. Μπάτλερ, ἀνεκοίνωσε εἰς τήν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ὅτι ἡ Βρετανική κυβερνήσις ἐζήτησε δι' ἐντόνου διαβήματος ἀπὸ τὸν στρατηγόν κ. Φράνκο ν' ἀφεθοῦν ἐλεύθερα τὰ ἑλληνικά φορτηγά «Νίτσα» καί «Ὅρος Κύθνος» ἅτινα μετέφερον ρουμανικὸν σίτον διὰ λογαριασμόν τοῦ Βρετανικοῦ δημοσίου.

— Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ πρώτου κατόπλου εἰς τὰ Ἑλληνικά ὕδατα τοῦ νεοτεύκτου φορτηγού «Ἀσπασία Νομικοῦ» κομίσαντος εἰς Πειραιᾶ φορτίον γαιανθράκων ἐκ Ρότερνταμ, ἐψάλη ἐπὶ τοῦ σκάφους ἀγισμός παρουσία τοῦ κ. Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν Πειραιῶς καί ἀρκετῶν κεκλημένων.

— Ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος συνεκροτήθη ἐπιτροπὴ ἐξ ἐφοπλιστῶν καί ἐπιφανῶν νομομαθῶν, εἰδικευμένων εἰς τὰ ναυτιλιακά, ὅπως προβῇ εἰς τήν μελέτην τοῦ ὑφισταμένου παρ' ἡμῖν Ναυτικοῦ Δικαίου καί τήν ὑπόδειξιν τῶν ἐπενεκτέων τροποποιήσεων χάριν τῆς προσαρμογῆς αὐτοῦ εἰς τήν σημερινήν κατάστασιν τῆς ναυτιλίας.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 191/1.12.1938)

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG

P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ή πτώση τῶν παραγγελιῶν διαρκῶν ἀγάθων κατὰ 4.1%, καθὼς καί ἡ ἀνοδος τῶν λιανικῶν πωλήσεων κατὰ 0.9% μόνον, δείχνουν ὅτι ἡ υπερθέρμανσις τῆς οἰκονομίας κοπάζει, καί δὲν θά χρειασθῇ περαιτέρω ἀνοδος ἐπιτοκίων.

Οἰκονομικοὶ παράγοντες στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες προβλέπουν ὅτι τὸ δολλάριο θά πέσει κατὰ 20% στὰ ἐπόμενα τρία χρόνια γιὰ νά ὑπάρξῃ μιά κάποια ἰσορροπία μεταξύ εἰσαγωγῶν καί ἐξαγωγῶν. Μὲ τέτοιες δηλώσεις δὲν εἶναι περίεργη ἡ πτώσις τῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου κατὰ 7% σ' ἓνα μῆνα.

Λίρα Ἀγγλίας

Τὸν περασμένο Αὐγουστο, ὅταν ἀνακοινώθηκε τὸ ὑψηλὸ ἔλλειμμα στὸ 'Ισοζύγιο

Τρεχουσών Συναλλαγών, ή λίρα έπεφτε στα 1.67 δολλάρια.

Όταν στις 24 Νοεμβρίου ανακοινώθηκε το έλλειμμα ρεκόρ των 2.4 δισεκ. δολλ. και ή αύξηση σέ 13% των βασικών έπιτοκίων ή λίρα τινάχτηκε στα 1.8445 δολλ. και 3.1625 μάρκα. Βέβαια στην άνοδο έναντι του δολλαρίου συνέτεινε και ή γενική πτώση του δεύτερου έναντι όλων των νομισμάτων.

Η τελευταία αναπροσαρμογή των βασικών έπιτοκίων είναι ή έννατη από τόν περασμένο Ιούνιο και άνέβασε σταδιακά τά έπιτόκια από 7.5% σέ 13% (ίδιο επίπεδο μέ τό 1985).

Ηδη ή αύξηση του έλλείμματος τρεχουσών Συναλλαγών υπολογίζεται νά ξεπεράσει τά 12.5 δισεκ. λίρες μέ προσπάθεια νά μειωθεί τό άνοιγμα σέ 11.5 δισεκ. λίρες τό 1989.

Παράλληλα ό πληθωρισμός από 5.9 τόν Σεπτέμβριο έφθασε τά 6% τόν Οκτώβριο (3.7% τό 1987) και είναι περίπου διπλάσιος του μέσου όρου των χωρών της ΕΟΚ (έξαιρουμένης βέβαια της Έλλάδος). Όπως ήταν επόμενο στην αύξηση των έπιτοκίων άντέδρασε άρνητικά τό χρηματιστήριο και ό δείκτης Financial Times έχασε 40 μονάδες (άπό 1.834 στις 24.11.88 στις 1794.7 στις 25/11/88).

Διαρκώντας του μηνός, ή λίρα μειώθηκε στα 1.7675 δολλάρια και 3.1445 μάρκα (11.11) για νά πιάσει 1.8445 δολλάρια και 3.1625 μάρκα στις 25 Νοεμβρίου.

Τό Μάρκο Γερμανίας

Μέ την πάροδο του χρόνου οι αρχικές απαισιόδοξες προβλέψεις σχετικής μέ την Γερμανική οικονομία άποδεικνύονται λανθασμένες.

Στό τρίμηνο Ιουνίου — Αύγουστου, τό Γερμανικό μάρκο υπήρξε θύμα της πλασματικής άνόδου του δολλαρίου και άκολούθησε μία μαζική έξοδος κεφαλαίων.

Έκτοτε, τά πάντα αντίστροφηκαν και οι νέες προβλέψεις για τό 1989 περιορίζουν τό έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού στα 28 δισεκ. μάρκα έναντι αρχικών προβλέψεων 32 δισεκ. Για όλο τό 1988 προβλέπεται άνοδος του ΑΕΠ κατά 3.5% (προβλέψεις Μαΐου 2%) και τούτο παρά την μείωση του ρυθμού από 6.1% τό πρώτο τρίμηνο σέ 3.9% τό δεύτερο τρίμηνο.

Τό Έμπορικό Ισοζύγιο παρουσιάζει πλεόνασμα 11.3 δισεκ. μάρκων τόν Σεπτέμβριο έναντι 9.3 δισεκ. τόν Αύγουστο, και για τούς πρώτους 9 μήνες 90.9 δισεκ. μάρκα έναντι 83 δισεκ. μάρκων τό 1987 και παράλληλα ή βιομηχανική παραγωγή, παρουσιάζει άνοδο 6.6% τόν Αύγουστο και μία έποχιακή μείωση κατά 2.9% τόν Σεπτέμβριο.

Τέλος ή άνεργία, παραμένει στα ίδια επίπεδα, ενώ ό πληθωρισμός μέ 1.5% σέ έτησία βάση είναι από τούς χαμηλότερους στον κόσμο.

Στά πλαίσια αυτά, τό μάρκο, άφού είχε πέσει στα 1.7895 τό δολλάριο άνέκαμψε και έφθασε στα 1.7145 μάρκα στο δολλάριο (25.11.88) δηλαδή σημείωσε άνοδο 4.4%.

Τουναντίον ό δείκτης αξιών του χρηματιστηρίου Φραγκφούρτης DAX από 1310.8 στην αρχή του μήνα έπεφτε στις 1252.2 μονάδες για νά ανακάμψει στις 1275.4 μονάδες στις 25 Νοεμβρίου, χάνοντας 2.4%.

Ίαπωνικό Γιέν

Τί νά γράψει κανείς για την Ίαπωνία και τό

οικονομικό θαύμα που συνεχίζεται τά τελευταία 10 χρόνια φέροντας τό γιέν από 300 στο δολλάριο στα 121.

Από που ν' αρχίσει κανείς; Την οικονομική ανάπτυξη που παρουσίασε τό πρώτο τρίμηνο 11.3%, την άνοδο του ΑΕΠ που προβλέπεται νά φθάσει τό 5% για τό 1988 (τό ύψηλότερο από τούς 7 μεγάλους) ή τό πλεόνασμα στο Έμπορικό Ισοζύγιο, που παρά την άνοδο του γιέν προβλέπεται νά ξεπεράσει τά 80 δισεκ. δολλάρια για τό οικονομικό έτος 31.3.88 - 31.3.89.

Πρέπει πάντως νά έπισημάνουμε την συνεχή βελτίωση στον τομέα της άνεργίας (σχεδόν άνύπαρκτη), τη συνεχή αύξηση των επενδύσεων και των έπιχειρηματικών κερδών και τη συνεχή άνοδο της έγχώριας ζήτησης χωρίς αύξηση του τιμαρίθμου.

Στά πλαίσια αυτά δέν είναι καθόλου περίεργη ή άνοδος του γιέν έναντι του δολλαρίου διαρκώντας του Νοεμβρίου κατά 4.3% (άπό 125,60 γιέν σέ 121,50 γιέν στο δολλάριο), ως επίσης και ή άνοδος του δείκτη χρηματιστηριακών αξιών του Τόκιο ΝΙΚΚΕΙ κατά 0.5% από 2.8014 σέ 29407 μονάδες (ύψος ρεκόρ).

Η Δραχμή

Παρά την άνοδο της έναντι του δολλαρίου (3.2%) ή πτώση της τιμής της δραχμής υπήρξε πολύ πιό έντονη παρά τούς προηγούμενους μήνες. Δέν μιλάμε πλέον για διολίσθηση, αλλά για πτώση που άρχισε πλέον νά γίνεται αισθητή. Η άνοδος της δραχμής έναντι του δολλαρίου είναι άπλως άποτέλεσμα της οίανει υποτίμησης του δολλαρίου έναντι όλων των νομισμάτων.

Παρά ταύτα, ή δραχμή παρουσιάζει μία άπόκλιση μόνον 5.1% έναντι του ECU και ως τό τέλος του έτους (άν δέν συμβεί τίποτε τό συνταρακτικό) ή υποτίμηση δέν θά ξεπεράσει τά 6%.

Βέβαια μ' ένα πληθωρισμό που θά φθάσει

τά 15%, μία υποτίμηση της τάξεως του 6% είναι άνεπαρκής για νά συμβάλει σέ μία σχετική ίσορροπία στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών, που για τό έτος 1988 θά φθάσει τά 1,3 - 15, δισεκ. δολλάρια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές δολλαρίου Ν: Ύόρκης

	24.10.88	25.11.88	Διαφ. %
Λίρα Άγγλ.	1.7480	1.8360	- 4.8
Μαρ. Γερμ.	1.7920	1.7160	- 4.2
Φρ. Έλβετ.	1.5190	1.4385	- 5.3
Γιέν Ίαπ.	134.35	121.05	- 9.9
Λίρ. Ίταλ.	1399.0	1274.0	- 8.9
Φρ. Γαλλ.	6.1270	5.8640	- 4.3

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Έπιτόκια Εύρωνομισμάτων (25.11.88)

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 3/4	9 7/16	9 1/2
Λίρα Άγγλ.	11 13/14	12 1/8	12 1/4
Μαρ. Γερμ.	4 11/16	5	5 1/8
Φρ. Έλβετ.	4 13/16	4 15/18	4 5/8
Φρ. Γαλλ.	8	8 3/8	8 7/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμή Τιμές Fixing Τράπεζα Έλλάδος

	25.10.88	25.11.88	Διαφ. %
Δολ. ΗΠΑ	147.670	143,125	+ 3.2
Μαρ. Γερμ.	82.170	83,328	- 1.4
Φρ. Έλβετ.	96.814	99,542	- 2.3
Λίρ. Άγγλ.	258.130	262,490	- 1.7
Φρ. Γαλλ.	24.088	24,390	- 1.2
Λίρα			
Ίταλ.(100)	11.0405	11,2175	- 1.6
Γιέν Ίαπ.			
(100)	116.234	116,170	+ 0.1
ΕΨΘ	170.250	172,560	- 1.3

MARINE SERVICES IN BRASIL

All voyage repairs - mechanical - crankshaft honing
- electrical (ISES Members) - radar - radio etc.

Authorised service facilities for:

Anschütz · Fuji Electric · Graviner Smoke Mist Detectors · Mackay
Marine · ITT VAF Viscotherm · Mak · Marconi Marine · Pielstick ·
Racal Decca Service · Raytheon · Reintjes Reduction Gears ·
Sulzer

Agents for Marine Services

Cyprus John Gibbon & Sons Ltd. Tel: (51) 25644/26312 Tlx: 5013

Fax: (51) 20760

England A. & P. Appledore Ltd. Tel: 01-408 1948 Tlx: 21275

Fax: 01-930 7807

Germany C.E.T. Tel: (40) 365155 Tlx: 02173155 Fax: (40) 338466

Greece S.S.R.S. Ltd. Tel: (1) 4133.902 Tlx: 212282

India Interlinks Marine PVT Ltd. Tel: (22) 222494, 244396 Tlx: 011 6428

Hong Kong Shipcare Ship Services Ltd. Tel: 5-297979 Tlx: 74608

USA Keppel Marine Agencies Inc. Tel: 201-654.1700 Tlx: 283050



Metalock

Metalock do Brasil Ltda.,

Rua Visconde do Rio Branco 22, 11013 Santos, S.P. Brasil.

Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034LOCK Fax: (132) 354474

Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Telex: 212129LOCK



ΤΩΡΑ ΤΟΥΟΤΑ ΜΕ ΠΟΛΥ ΣΕ ΤΙΜΗ

Για σας, που έχουν δει πολλά τα μάτια σας...
υπάρχει τώρα μια πραγματική πρόκληση.

Η σειρά πολυβάλβιδων αυτοκινήτων της
ΤΟΥΟΤΑ με τα ασυναγώνιστα πλεονεκτήματα:

- Δυναμική και σταθερή απόδοση.
- Προηγμένη τεχνολογία.
- Οικονομία στα καύσιμα.

- Εμφάνιση, πολυτέλεια και άνεση.
- Μειωμένη εκπομπή καυσαερίων.
- Τιμές αγοράς που ξεπερνούν τις προσδοκίες σας.

Ένα ΤΟΥΟΤΑ πολυβάλβιδο αντέχει σε
κάθε σύγκριση. Εσείς τώρα θα στρέψετε τα
μάτια σας αλλού;



CELICA LIFTBACK GT

Το CELICA είναι ένα δυναμικό, μοντέρνο αυτοκίνητο που συνδυάζει τις υψηλές επιδόσεις με τη μεγάλη αξιοπιστία. Οδηγώντας το εντυπωσιακό CELICA ανακαλύψτε την ποιότητα που έχει ταυτιστεί με το όνομα ΤΟΥΟΤΑ και την αίσθηση της σπορτίφ οδήγησης. Τα καθίσματα είναι τύπου ΜΠΑΚΕΤ με πλευρική στήριξη και ρυθμίζονται τόσο σε ύψος όσο και σε πλάτος.

Οι εξωτερικοί καθρέπτες είναι ηλεκτρικά ρυθμιζόμενοι από μέσα, ενώ το υδραυλικό τιμόνι ρυθμίζεται στο ύψος που εσείς θέλετε. Το CELICA LIFTBACK GT είναι μια εμπειρία που δεν πρέπει να χάσετε!

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ CELICA LIFTBACK GT
Κινητήρας 1.587 κ.εκ. - 16 βαλβίδες - δύο εκκεντροφόροι επικεφαλής (DOHC) - ηλεκτρονικά ελεγχόμενος ψεκασμός (EFI) - 91/6600 KW/σαλ - 123/6600 HP DIN/σαλ.

ΥΒΑΛΒΙΑΗ ΜΗΧΑΝΗ... ΝΑΥΤΙΚΗ!



CARINA II

Το CARINA II είναι ένα αρμονικά σχεδιασμένο αυτοκίνητο με άνετους εσωτερικούς χώρους και μεγάλο χώρο αποσκευών! Ο 16βάλβιδος κινητήρας του προσφέρει υψηλές, για την κατηγορία του, επιδόσεις με χαμηλή κατανάλωση бенζίνης. Στο στάνταρ εξοπλισμό του, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνονται, υδραυλικό τιμόνι, πλήρης πίνακας οργάνων, κονσόλα, καθαριστήρας στο πίσω τζάμι κλπ.

Το CARINA II διατίθεται σε δύο τύπους αμαξωμάτων: CARINA SEDAN με 4 πόρτες, LIFTBACK με 5 πόρτες. Το SEDAN προσφέρεται και με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ CARINA II

Κινητήρας 1.587 κ.εκ. - 16 βαλβίδες - 70/6000 KW/σαλ - 95/6000 HP DIN/σαλ.

Χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων: 5 ταχύτητες + όπισθεν ή αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων.



ΤΟΥΤΟΥ
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ
ΒΑΛΒΙΔΩΝ

ΤΟΥΤΟΥ

Πρωτοπορία για δική σας ευχαρίστηση.

Στείλτε σήμερα κιόλας το κουπόνι,
στην ΤΟΥΤΟΥ ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ Κηφισού 168, 121 31 Περιστέρι Αθήνα,
για να πάρετε ένα πολυτελές έντυπο με όλες τις πληροφορίες για τα αυτοκίνητα ΤΟΥΤΟΥ.

Ενδιαφέρομαι να μάθω περισσότερα για το μοντέλο
της ΤΟΥΤΟΥ. χωρίς καμία υποχρέωση μου.
Παρακαλώ, στείλτε μου το αντίστοιχο έντυπο.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και 'Ασφάλειας — GMDSS

Του πλοιάρχου κ. ΜΙΧΑΛΗ ΦΡΑΓΚΙΑ

"Όλοι έμεις που ζούμε στη θάλασσα, γνωρίζοντας από πρώτο χέρι τους κινδύνους που αντιμετωπίζουμε και πόσο τρωτά είναι ακόμα και τα υπερμεγέθη πλοία, παρακολουθούμε με μεγάλο ενδιαφέρον τις εξελίξεις που αφορούν το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και 'Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System — GMDSS) του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Οργανισμού.

'Εδώ και χρόνια, είναι γεγονός άναμφισβήτητο ότι το υπάρχον Σύστημα Κινδύνου και 'Ασφάλειας είναι όχι απηρχαιωμένο αλλά και πολλές φορές υπεύθυνο για την απώλεια ανθρώπινων υπάρξεων, άβοιήτων στην πάλη τους με τα στοιχεία της φύσης. "Ετσι ή ανάγκη για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή ενός μελλοντικού τελειοποιημένου συστήματος έγινε επιτακτική και τελικά αποφασίστηκε κατά την Διεθνή Συνδιάσκεψη, για την έρευνα και διάσωση, που έγινε στο 'Αμβούργο τό 1979. 'Ο IMO προσκλήθηκε να σχεδιάσει και να αναπτύξει ένα νέο σύστημα κινδύνου και ασφάλειας, βελτιωμένο, ολοκληρωμένο και κύριως που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της σύγχρονης αλλά και της μελλοντικής ναυσιπλοΐας.

Μετά από αλληπάλληλες περιπέτειες, δυσκολίες και αντιδράσεις, τό νέο σύστημα γεννήθηκε και σήμερα πιά έχει πάρει συγκεκριμένη μορφή και χαρακτηριστικά. 'Η συμπλήρωση, θεσμοθέτηση και σταδιακή εφαρμογή του είναι οι στόχοι της δεκαετίας που έρχεται.

Τό GMDSS θεωρείται ή μεγαλύτερη επανάσταση στον χώρο της Ναυτιλιακής 'Ασφάλειας και με την εφαρμογή εξελιγμένης τεχνολογίας φιλοδοξεί να καλύψει τά κενά σε όλα τά πλοία μικρά και μεγάλα, ανεξάρτητα από την περιοχή που ταξιδεύουν, προσφέροντας ύψηλό βαθμό ασφάλειας και δυνατότητα έντοπισμού και διάσωσης σε κατάστα-

σεις κινδύνου, ακόμα και όταν πρόκειται για άκαριαία καταστροφικά γεγονότα.

Τί είναι τό GMDSS

Τό GMDSS είναι τό σύνολο των μακροπρόθεσμων απαιτήσεων του IMO, μέσω των οποίων θα παρέχονται στον ναυτιλλόμενο έκτεταμένα και αξιόπιστα μέσα, με τά οποία θα μπορεί να γνωστοποιήσει άμέσως καταστάσεις κινδύνου, κατά πρώτο λόγο στις αρχές έρευνας και διάσωσης στην ξηρά και κατά δεύτερο στά πλοία της γύρω περιοχής. Αυτό θα επιτυγχάνεται με την χρήση μοντέρνας τεχνολογίας στά μέσα τηλεπικοινωνίας που θα υποχρεωθούν να έχουν τά πλοία και οι σταθμοί ξηράς.

Τό GMDSS είναι μέρος ενός εύρύτερου, παγκόσμιου κάλυψης, σχεδίου για την έρευνα και διάσωση (Search and Rescue - SAR), που θα βασίζεται σε διεθνή συνεργασία και ύποστήριξη, ανταποκρινόμενο άκαριαία σε έκτακτες καταστάσεις. Μέσω του GMDSS οι αρχές έρευνας και διάσωσης θα πρέπει να ενεργοποιούνται γρήγορα και άποτελεσματικά (Alerting) σε οποιοδήποτε σήμα πλοίου που κινδυνεύει, στους σταθμούς SAR της ξηράς, ενώ παράλληλα θα δραστηριοποιούνται τά κοντινά με τό συμβάν πλοία. Αυτό σημαίνει ότι κάθε πλοίο όπου και αν βρίσκεται θα μπορεί να εκτελέσει λειτουργίες επικοινωνίας αναγκαίες για την ασφάλειά του, όσο και για την ασφάλεια πλοίων που βρίσκονται στην ίδια περιοχή.

Τά μέσα επικοινωνίας είναι σχεδιασμένα έτσι που να είναι δυνατή ή άμεση σύνδεση πλοίου - ξηράς, πλοίου με πλοία και ξηράς - πλοίου, είναι δέ τόσο δορυφορικά, όσο και εξελιγμένης μορφής συμβατικά. Για άμεσα καταστροφικά γεγονότα προβλέπεται ή ύπαρξη δορυφορικών Free Float EPIRB (Emergency Position Indicating Radiobeacon),

καθώς επίσης και άποτελεσματικά μέσα έντοπισμού από τις ομάδες (SAR) (Homíng).

Τό σύστημα ακόμα θα παρέχει την δυνατότητα μετάδοσης και λήψης ναυτιλιακών σημάτων ασφάλειας (MSI — Marine Safety Information), συμπεριλαμβανομένων προαγγελιών προς τους ναυτιλλομένους και προειδοποιήσεις θυέλλης.

Πρίν προχωρήσουμε στην ανάλυση του GMDSS άς δούμε συνοπτικά τί προβλέπουν οι ισχύοντες κανονισμοί για την μετάδοση σημάτων κινδύνου και ασφάλειας. "Ετσι θα έχομε την δυνατότητα να συγκρίνομε και να εκτιμήσομε την σημασία των αλλαγών.

Σύμφωνα με τό Distress and Safety System της Solas 1974 προβλέπεται ή ύπαρξη σε όλα τά πλοία πάνω από 1.600 τόννους, τηλεγραφίας στις μεσαίες συχνότητες (500KHZ), τηλεφωνίας στην περιοχή 2182 KHZ, VHF και αυτόματη έκπομπή και λήψη SOS. Για τά πλοία που έκτελούν άκτοπλοία οι κανονισμοί περιορίζονται σε τηλεφωνία (μεσαία) και VHF. Είναι εύκολο να αντιληφθούμε ότι τό υπάρχον σύστημα είναι ανεπαρκές, έξαρτάται κατά πολύ από ειδικευμένο άτομο (τόν τηλεγραφετή) και από την περιοχή που βρίσκεται τό πλοίο που κινδυνεύει. "Ενα σήμα κινδύνου στη Μάγχη ή στη Μεσόγειο Θάλασσα θα ληφθεί από δεκάδες πλοία ή παράκτιους σταθμούς και θα συντονισθούν ένεργειες για προσφορά βοήθειας. Ειδικό όμως για την έρευνα και διάσωση διατείνονται, ότι ένα σήμα κινδύνου στις άνοιχτές θάλασσες έχει μόνο 60% πιθανότητες να ληφθεί. Είναι προφανές ότι ό έξοπλισμός που ύπάρχει σήμερα στά πλοία καλύπτει 100-150 μίλια και άπευθύνεται κυρίως στην, από πλοίο σε πλοίο, επικοινωνία. Τό ότι οι κανονισμοί προβλέπουν την ύποχρεωτική φυλακή στις συχνότητες κλίσης κινδύνου (500 και 2182 KHZ), τόσο από τους Τηλεγρα-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

**OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS**

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOULI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132206 - 4515386 - 4516096
TLX. 21 1339 FLOT GR.

φητές των πλοίων όσο και από τους πα-
ράκτιους σταθμούς, δεν βελτιώνεται
και πολύ ή εικόνα. Τό GMDSS έρχεται
να καλύψει τα μεγάλα κενά που σίγου-
ρα υπάρχουν. Με προηγμένης τεχνολο-
γίας συσκευές επικοινωνίας εξασφαλί-
ζεται ή άμεση σύνδεση κάθε πλοίου με
τά κέντρα έρευνας και διάσωσης (RCC -
Rescue Co-ordination Centres) και αυτά
με την σειρά τους θα μπορούν με ανά-
λογο εξοπλισμό να πληροφορηθούν τα
πλοία στην γύρω περιοχή. 'Ακόμα έκτο-
πίζεται ή χρήση του μορσικού κώδικα
μέ αποτελεσμα περισσότερα άτομα να
μπορούν να χειρίζονται τις συσκευές
του νέου συστήματος. 'Από την άρχή
της δεκαετίας του 1980 όλο και περισ-
σότερα πλοία εξοπλίζονται με τό σύ-
στημα δορυφορικής επικοινωνίας. Τα
πλοία αυτά έχουν την δυνατότητα να ά-
ποστείλουν σήματα κινδύνου ή ασφάλ-
ειας μέσω του δορυφορικού τους
σταθμού, στους αντίστοιχους σταθμούς
ξηράς που θα τά συνδέσουν άμέσως με
τό πλησιέστερο RCC. 'Ακόμα είναι δυ-
νατή ή άπευθείας σύνδεση με ειδικά τέ-
λεξ ή τηλέφωνα κέντρων διάσωσης,
σύμφωνα με κατάλογο με τόν όποιο έ-
φοδιάζονται οι χρήστες από τόν IN-
MARSAT. Είναι αυτονόητο ότι τά πλοία
που διαθέτουν δορυφορική επικοινωνία
έχουν ύψηλότερο βαθμό ασφαλείας.

'Από την συνδιάσκεψη του 'Αμβούρ-
γου του 1979 προέκυψε ή νέα διεθνής
σύμβαση για την έρευνα και διάσωση
πού μπήκε σε εφαρμογή από τόν 'Ιούνιο
του 1985. 'Εχει σαν στόχο την δημιουρ-
γία παγκόσμιου δικτύου SAR, που να έ-
χει την δυνατότητα παροχής βοήθειας
σε όποιοδήποτε πλοίο ή αεροσκάφος
πού κινδυνεύει.

'Ο IMO μέσω του GMDSS θα ύποχρε-
ώσει τά πλοία να εξοπλιστούν με τις ά-
παραίτητες για την περιοχή δραστηριό-
τητάς τους συσκευές και ή νέα σύμβα-
ση SAR θα εξασφαλίσει την λειτουργία
πλήρως εξοπλισμένων RCC, που θα συ-

νεργάζονται στενά μεταξύ τους για την
γρήγορη και αποτελεσματική προσφο-
ρά βοήθειας.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΟΥ GMDSS

'Από τό 1980 ό IMO άρχισε να εργάζε-
ται για την εκπόνηση και διαμόρφωση έ-
νός συστήματος που θα μπορούσε να
συνδέσει εξελιγμένες μορφές βραχέων,
μεσαίων και VHF κυμάτων καθώς και
δορυφορικά μέσα σε ένα ένιαίο σύνολο.
Σήμερα τό νέο σύστημα έχει πιά την τε-
λική του σχεδόν μορφή και ή εφαρμογή
του θα άρχισι σταδιακά από 1.2.1992
σε πλοία από 300 κοχ και άνω.

Κριτήριο για τό είδος του εξοπλισμού
δέν αποτελεί πιά τό μέγεθος του πλοίου
άλλά οι περιοχές στις όποιες ταξιδεύει.
Οι θαλάσσιες εκτάσεις στις όποιες εί-
ναι δυνατή ή ναυσιπλοία διαιρούνται σε
τέσσερις μεγάλες περιοχές (AREAS):

ΠΕΡΙΟΧΗ Α1: Μέσα στά όρια έμβέ-
λειας παρακτίων σταθμών εξοπλισμέ-
νων με VHF. (20-30 μίλια).

ΠΕΡΙΟΧΗ Α2: Μέσα στά όρια κάλυ-
ψης παρακτίων σταθμών που διαθέτουν
μεσαία (MF) (γύρω στά 100 μίλια από τις
άκτες).

ΠΕΡΙΟΧΗ Α3: Μέσα στά όρια κάλυ-
ψης των γεωστατικών δορυφόρων έπι-
κοινωνίας, τά όποια στην πράξη καθορί-
ζονται μεταξύ των Γεωγραφικών Πλα-
τών 70 Β έως 70 Ν.

ΠΕΡΙΟΧΗ Α4: 'Εξω από τά όρια έμβέ-
λειας των δορυφόρων επικοινωνίας, δη-
λαδή στις Πολικές περιοχές.

Στην περιοχή Α4 δέν σημαίνει ότι τά
πλοία που ταξιδεύουν εκεί δέν έχουν
καθόλου έπαφή με δορυφόρους, άφου
θα μπορούν να χρησιμοποιούν τους σε
πολική τροχιά, δορυφόρους του συστή-
ματος COSPAS - SARSAT για κλίσεις
κινδύνου μέσω των αντίστοιχων EPIRB.

Σύμφωνα με τις άρχές του GMDSS, ό-
πουδήποτε και άν βρίσκεται ένα πλοίο
θα πρέπει να έχει τις αναγκαίες συ-

σκευές που θα του παρέχουν την δυνα-
τότητα συνεχούς επαγρύπνησης, με
τουλάχιστον δύο έντελώς άνεξάρτητα
μέσα ραδιο-επικοινωνίας, με τά όποια
θα μπορεί να εκπέμψει σήμα κινδύνου ή
ασφάλειας. 'Ακόμα θα πρέπει να είναι ι-
κανό να συνδεθεί αποτελεσματικά με
τις ύπηρεσίες διάσωσης και με άλλα
πλοία στην περιοχή του συμβάντος. 'Ο-
λες οι συσκευές πρέπει να είναι άπλές
στόν χειρισμό και όπου χρειάζεται ή
λειτουργία θα εξασφαλίζεται αυτόμα-
τα.

'Ας δούμε τόν εξοπλισμό πλοίων κα-
τά περιοχές:

ΠΕΡΙΟΧΗ Α1: Τά πλοία αυτής της πε-
ριοχής θα είναι εξοπλι-
σμένα με VHF τηλεφω-
νίας αλλά και Digital
Selective Calling (DSC
— chfiak?h aepilogik?h
ki?ish), EPIRB σε συ-
χνότητα VHF ή δορυ-
φορικό και NAVTEX (έ-
φόσον ταξιδεύει σε πε-
ριοχές που υπάρχουν
σταθμοί NAVTEX).

ΠΕΡΙΟΧΗ Α2: Πλοία που ταξιδεύουν
ή πρόκειται να ταξιδέ-
ψουν σ' αυτή την περιο-
χή θα πρέπει να έχουν
ραδιοηλεκφωνία στά
μεσαία (MF) και επίσης
MF DSC, άκόμα VHF
τηλεφωνία/DSC, NAV-
TEX και δορυφορικό E-
PIRB.

ΠΕΡΙΟΧΗ Α3: Τά πλοία αυτής της πε-
ριοχής είναι και τά πε-
ρισσότερο εξοπλισμέ-
να διαθέτοντας: Δορυ-
φορικό SES (SHIP'S E-
ARTH STATION), δορυ-
φορικό δέκτη όμαδικής
κλίσης πλοίων (EGC-
Enhanced Group Call),
βραχεία (HF) με τηλε-

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : "NIVAFREIGHTH"



Sole Agents for

MITSUI - LINE KOGYO KAISHA LTD - JAPAN
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO.
EGYPT

φωνία και DSC, ραδιο-τελεξ (NBDP - Narrow Band Direct Printing), MF με τηλεφωνία και DSC. Επίσης VHF τηλεφωνία /DSC και δορυφορικό EPIRB.

ΠΕΡΙΟΧΗ Α4:

Έδω τα πλοία πρέπει να διαθέτουν HF και MF τηλεφωνία/DSC, ραδιοτελεξ NBDP, VHF τηλεφωνία/DSC, NAVTEX και δορυφορικό EPIRB υποχρεωτικά του συστήματος COSPAS - SARTS στην συχνότητα 406 MHz.

Όλα τα πλοία ανεξάρτητα περιοχής θα πρέπει ακόμα να διαθέτουν ραδιο-ανακλαστήρες (Radar Transponders), για την μετάδοση σήματος έντοπισμού από ραντάρ των 9 GHz και τουλάχιστον δύο φορητά VHF για επικοινωνία με τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

Αναλύοντας τα παραπάνω παρατηρούμε ότι οι επικοινωνίες σε μεγάλες αποστάσεις θα γίνονται κυρίως με την χρήση των δορυφόρων ή μέσω ειδικά ορισμένων συχνοτήτων στα βραχεία (4-6-8-12-16 MHz), ανάλογα με την περιοχή ναυσιπλοΐας. Στην περιοχή Α4 τα HF είναι η μοναδική επιλογή για μακρινή επαφή. Τα σήματα κινδύνου θα μεταδίδονται μέσω κλειστών συχνοτήτων με την μέθοδο Digital Selective Calling και στην συνέχεια ή ανταπόκριση θα πραγματοποιείται με τηλεφωνία ή μέσω του τέλεξ NBDP. Οι επικοινωνίες στις περιοχές μεσαίων κυμάτων θα γίνονται γύρω στους 2 MHz. Όλα τα σήματα κινδύνου/ασφάλειας θα μεταδίδονται με DSC (από πλοίο σε πλοίο, πλοίο σε παράκτιο και παράκτιο σε πλοίο) στους 2187,5 KHZ. Περαιτέρω επικοινωνία για συντονισμό και έρευνα θα γίνεται στους 2182 KHZ, ενώ η σύνδεση με τέλεξ NBDP στους 2174,5 KHZ. Το NAVTEX λειτουργεί στους 518 KHZ. Η χρήση VHF θα είναι και αυτή DSC για κλίσεις κινδύνου 156,525 MHz (Channel 70) και ο συντονισμός θα γίνεται στους 156,8 MHz (Channel 16). Ο έντοπισμός του κινδυνεύοντος ή των σωσιβίων λέμβων θα γίνεται μέσω των ραντάρ των 9

GHZ και των ραδιο-ανακλαστήρων. Τέλος κλίσεις κινδύνου θα εκπέμπονται από τα δορυφορικά EPIRB είτε του συστήματος COSPAS - SARTS (406 MHz) ή του INMARSAT (16, GHz).

Σήματα κινδύνου και ασφάλειας θα μεταβιβάζονται από τους σταθμούς ξηράς προς τα πλοία μέσω του NAVTEX (όπου υπάρχει), στα βραχεία, μέσω του ραδιο-τέλεξ, σε όκτώ ειδικές συχνότητες και κυρίως μέσω του SAFETYNET του συστήματος ομαδικής κλίσης πλοίων (EGC) του INMARSAT.

Στις έγκεκριμένες από τον IMO για το GMDSS συσκευές ή όλη διαδικασία αποστολής σήματος κινδύνου θα είναι αυτοματοποιημένη, δηλαδή θα πραγματοποιείται στο ελάχιστο χρονικό διάστημα κι αν είναι δυνατό με το πάτημα ενός κουμπιού. Στις συσκευές δορυφορικής επικοινωνίας με την προσθήκη μικροκυκλώματος Distress Message Generator (DMG) θα είναι δυνατή η μετάδοση κωδικοποιημένου σήματος κινδύνου κατά προτεραιότητα, ενώ τα EPIRB θα εκπέμπουν άμεσα μόλις βρεθούν στο νερό.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο δρόμος από την σύλληψη και τον σχεδιασμό μέχρι την εφαρμογή του GMDSS είναι μακρύς και δύσκολος. Τα χρονικά όρια που είχαν αρχικά τοποθετηθεί επανεξετάστηκαν και άλλαξαν πολλές φορές. Ενώ αναμενόταν ότι το σύστημα θα ήταν έτοιμο για εισαγωγή στις αρχές του 1990, τώρα ή ημερομηνία μετατοπίστηκε στον Φεβρουάριο του 1992. Αυτό εξαρτήθηκε από πάρα πολλούς παράγοντες. Υπήρξαν προβλήματα γύρω από την πρόοδο που σημειωνόταν σε τεχνικά θέματα και από διεργασίες σχετικές με την αποτελεσματικότητα και τον συγχρονισμό. Παρουσιάστηκαν δυσκολίες στον καθορισμό υψηλών στάνταρς απόδοσης, που να ικανοποιούν από την μία πλευρά την Αρχή και τους κατασκευαστές και από την άλλη τους πλοιοκτήτες και τις χώρες που θα εξοπλίσουν παράκτιους ή RCC. Στην συνεδρίαση της επιτροπής ναυτικής ασφαλείας του IMO τον Απρίλιο 1988 αποφασίστηκε το ακόλουθο

χρονοδιάγραμμα:

- 1 Φεβρουαρίου 1992: Δίνεται στα πλοία ή ευχέρεια επιλογής μεταξύ του υπάρχοντος και του νέου συστήματος (GMDSS)
- 1 Αυγούστου 1993: Όλα τα πλοία πρέπει να εφοδιασθούν με δορυφορικό ραδιοφάρο ένδεικτη θέσης έκτακτης ανάγκης (EPIRB) και δέκτη NAVTEX (εφόσον ταξιθεύουν σε περιοχές που καλύπτονται από έκπομπή σταθμών NAVTEX).
- 1 Φεβρουαρίου 1995: Κάθε πλοίο που κατασκευάστηκε μετά την ημερομηνία αυτή έχει υποχρέωση πλήρους εφαρμογής και συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του GMDSS.
- 1 Φεβρουαρίου 1999: Όλα ανεξαιρέτως τα πλοία πάνω από 300 κοχ θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του GMDSS.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

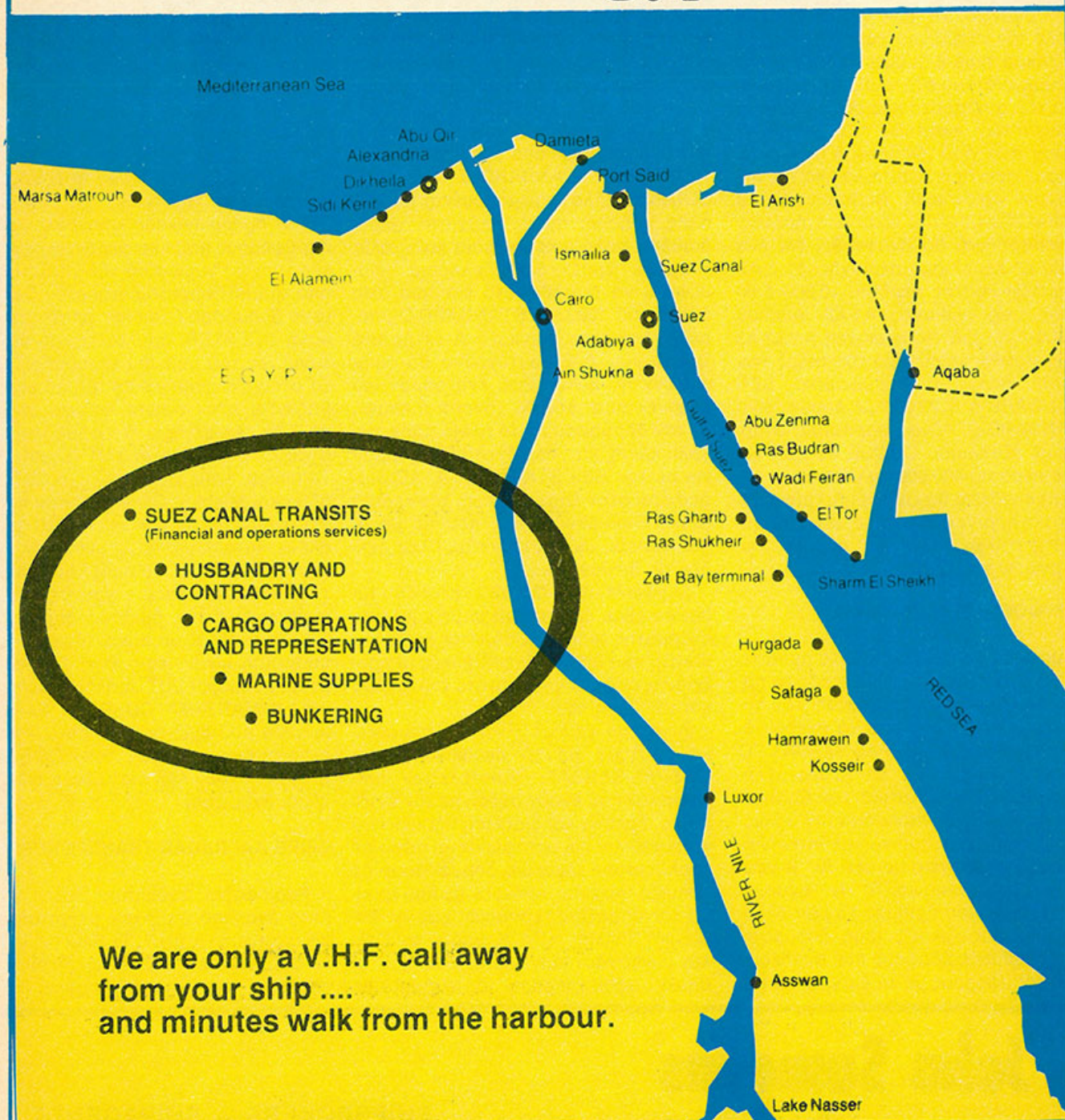
TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

World Marine

Services in Egypt



We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111 118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114

Ένα μεγάλο πρόβλημα που συζητιέται κατά τις συνεδριάσεις του IMO είναι το μέλλον των Ύδραυσις των πλοίων, κάτι που ακόμα δεν έχει αποφασισθεί. Ίσως να υπάρξουν τελικές αποφάσεις για το θέμα αυτό, όσο και για την όριστική θεσμοθέτηση του GMDSS, στην συνεδρίαση του IMO που γίνεται αυτό τον καιρό (Νοέμβριος 1988). Κάτω όμως από την πίεση των συνδικαλιστικών οργανώσεων των Ύδραυσις των πλοίων εξαιτίας του νέου συστήματος. Πληροφοριακά θα αναφερθεί ότι ένα πλοίο με εξοπλισμό περιοχής A1 αντιμετωπίζει κόστος περίπου 10.000 δολάρια στις περιοχές A1/A2 περίπου 17.000 δολ. Για τις περιοχές A1/A2/A3 θα χρειασθεί εξοπλισμό της τάξης των 47.000 δολ. με δορυφορικό SES STANDARD-A ή 22.000 με δορυφορικό STANDARD-C. Ένας παράκτιος σταθμός με εξοπλισμό GMDSS θα έχει κόστος περίπου 400.000 δολάρια.

Στη συνέχεια θα επιχειρηθεί μία περιληπτική περιγραφή των κυριότερων χαρακτηριστικών, των επί μέρους λειτουργιών του GMDSS.

ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Δύο δορυφορικά συστήματα προσφέρονται στα πλοία για την μετάδοση σημάτων κινδύνου και ασφάλειας. Το οργανισμό INMARSAT και το σχεδόν άγνωστο σύστημα COSPAS-SARSAT. Ο INMARSAT που έχει 50 χώρες μέλη, χρησιμοποιεί γεωστατικά τοποθετημένους δορυφόρους πάνω από τον Ισημερινό της γης έτσι που να καλύπτει ολόκληρη την υδρόγειο μεταξύ 70° Β γεωγραφικού πλάτους και 70° Ν. Ένας, όλο αυξανόμενος αριθμός χωρών εγκαθιστούν τους δικούς τους δορυφορικούς σταθμούς εδάφους που συνδέουν τους δορυφόρους με τα επίγεια δίκτυα

επικοινωνίας. Βασικό πλεονέκτημα του συστήματος είναι η διεκπεραίωση σημάτων κινδύνου/ασφάλειας με προτεραιότητα DISTRESS ή SAFETY και η άμεση σύνδεση με RCC. Στις δραστηριότητες του INMARSAT υπάγονται οι λειτουργίες ομαδικής κλήσης πλοίων και του EPIRB L-BAND.

Ο δορυφορικός σταθμός πλοίων (SES) STANDARD-A με την χαρακτηριστική άσπρη σφαίρα (Aerial Radome), είναι εγκατεστημένος σε πολλά πλοία και ορισμένα RCC και κοστίζει 30.000 δολάρια. Έπειδή όμως το GMDSS επεκτείνεται και σε μικρά πλοία, με περιορισμένους χώρους και οικονομικές δυνατότητες, αναπτύχθηκε από τον INMARSAT ο τύπος SES STANDARD-C που είναι COMPACT (όλα ενσωματωμένα), πολλαπλής χρήσης, πιάνει ελάχιστο χώρο, διαθέτει πολύ μικρή κεραία και η αξία του είναι περίπου 5.000 δολάρια. Αναμένεται να διατεθεί στο εμπόριο στις αρχές του 1989. Ο STANDARD-C μπορεί να εκτελέσει όσα και ο A- εκτός από τηλεφωνία, ενώ ταυτόχρονα θα είναι και δέκτης EGC. Έχει ένα σημαντικό πλεονέκτημα. Δεν θα χάνεται η επαφή με τον δορυφόρο αν το πλοίο πάρει μεγάλη κλίση, κάτι που δυστυχώς συμβαίνει με τον SES STANDARD-A. Αυτό οφείλεται στην επαναστατική του κεραία (Quasi-Omnidirectional), που με μεγάλου εύρους ακτίνα καλύπτει όλες σχεδόν τις διευθύνσεις.

Σύμφωνα με το GMDSS και οι δύο τύποι θα είναι εφοδιασμένοι με κύκλωμα αυτόματης έκπομπής σήματος κινδύνου (DMG), που θα περιέχει βασικές πληροφορίες, όπως την ταυτότητα του πλοίου και την θέση του.

Λιγότερο γνωστό είναι το δορυφορικό σύστημα με το περίεργο όνομα COSPAS-SARSAT. Αποτελείται από «πακέτα» που έχουν σχέση με τον εντοπισμό, έρευνα και διάσωση πλοίων που κινδυνεύουν και μεταφέρονται πάνω σε τουλάχιστον τέσσερις δορυφόρους σε πολιτικές τροχιές. Ανήκουν σε πρόγραμμα κοινοπραξίας τεσσάρων χωρών. Σοβιετική Ένωση, ΗΠΑ, Καναδάς και Γαλλία συνεργάστηκαν για το σύστημα το οποίο, αφού πέρασε το πειραματικό

στάδιο, λειτουργεί από το 1985. Έχει υιοθετηθεί από τον IMO για το GMDSS και παρέχει αυτόματη λήψη και μετάδοση σημάτων κινδύνου καθώς και τον, με μεγάλη προσέγγιση, εντοπισμό του κινδυνεύοντος. Αυτό θα επιτυγχάνεται μέσω των Free Float EPIRB που θα εκπέμπουν κυρίως στην συχνότητα 406 MHz αλλά και στους 121,5 MHz. Η ονομασία COSPAS προέρχεται από σύντμηση των ρωσικών λέξεων Cosmocheskaya Systema Poyska Avarinisch Sudov (Διαστημικό σύστημα έρευνας και διάσωσης πλοίων που κινδυνεύουν). Το SARSAT από τις λέξεις Search and Rescue Satellite.

Τα «πακέτα» COSPAS μεταφέρονται πάνω στους σοβιετικούς δορυφόρους ναυσιπλοίας GLONASS και SARSAT στους αμερικανικούς μετεωρολογικούς δορυφόρους που περιφέρονται σε πολικές τροχιές γύρω από την γη. Το σήμα από το EPIRB μεταδίδεται στον διερχόμενο δορυφόρο ο οποίος, με την μεταλλαγή DOPPLER, υπολογίζει τις συντεταγμένες του σημείου έκπομπής. Όλα τα στοιχεία μνημονεύονται και μεταβιβάζονται στον πρώτο επίγειο σταθμό που θα συναντήσει ο δορυφόρος. Οι σταθμοί ονομάζονται LUT (Local User Terminal). Κάθε χώρα που έχει LUT διαθέτει και Mission Control Centre που έχει σκοπό την σύνδεση του LUT με το πλέον κατάλληλο RCC μέσω των γήινων κυκλωμάτων. Το πρόβλημα είναι ότι μεσολαβεί κάποιος χρόνος από το συμβάν έως την διάβαση δορυφόρου και μέχρι αυτός να συναντήσει LUT. Η απάντηση είναι περισσότεροι δορυφόροι και σταθμοί LUT ή ακόμα συνεργασία INMARSAT/ COSPAS- SARSAT πράγμα που έχει αρχίσει έστω και περιορισμένα. Μέσω του COSPAS-SARSAT έχουν ήδη διασωθεί πάνω από χίλιοι άνθρωποι.

EPIRB ΚΑΙ RADAR TRANSPONDERS

Ραδιοφάροι ένδεικτες θέσης έκτακτης ανάγκης υπήρχαν μέχρι σήμερα σε συχνότητες VHF. Ο IMO όμως, για το GMDSS ανέπτυξε την μικρή αυτή συσκευή με άλλες προδιαγραφές. Για να

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minories,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.C.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

έξασφαλίζει ότι σήμα κινδύνου θα σταλεί όποσδήποτε, ακόμα και σε συνθηκές άκραιοσ όπως έκρηξη, μεγάλη πυρκαϊά, αϋτανδρη βύθιση κ.λ.π. επέλεξε τήν χρήση τών EPIRB. Αϋτά θά είναι έτσι κατασκευασμένα πού θά μπορούν νά άπελευθερώνονται από βυθιζόμενο πλοίο, θά επιπλέουν και θά εκπέμπουν αϋτόματα τό σήμα κινδύνου στους δορυφόρους. Παράλληλα θά μπορούν νά είναι έξοπλισμένα μέ ράδιο-ανακλαστήρες γιά τήν έκπομπή σήματος έντοπισμοϋ.

Τό EPIRB τοϋ INMARSAT πού δοκιμάστηκε πρόσφατα μέ μεγάλη επιτυχία, εκπέμπει σε συχνότητα L-BAND (1,6 GHz). Ό χρόνος τής όλης διαδικασίας, έκπομπής και λήψης σήματος κινδύνου είναι γύρω στά δύο λεπτά, αλλά μπορεί νά χρησιμοποιηθεί μόνο μέσα στά όρια τών δορυφόρων τοϋ INMARSAT. Έχει τό σχήμα μικρής σηματοδούρας, ενεργοποιείται κατά βούληση ή μέ τήν έπαφή του μέ τό νερό μεταδίδοντας πρό-τροφοδοτημένο μήνυμα μέ τήν ταυτότητα, τό στίγμα και τόν χρόνο έκπομπής. Άκόμα έχει ένσωματωμένο Radar Transponder. Οι γεωγραφικές συντεταγμένες ανανεώνονται αϋτόματα αν τό EPIRB είναι συνδεδεμένο μέ τήν κύρια συσκευή ναυσιπλοΐας τοϋ πλοίου.

Τά EPIRB τοϋ COSPAS-SARSAT εκπέμπουν στίς συχνότητες 406/121,5 MHz ξεχωριστά ή και στίς δύο. Μέ τήν μεταλλαγή DOPPLER ύπολογίζεται, μέ μεγάλη προσέγγιση, ή θέση τοϋ EPIRB. Ό συχνότητα 121,5 MHz χρησιμοποιείται από τήν άεροπορία γιά κλίσεις κινδύνου, ένω τών 406 MHz επιλέχτηκε σάν πιό άποτελεσματική, δίνοντας μεγαλύτερη ακρίβεια στόν έντοπισμό, τήν δυνατότητα μετάδοσης μικρού σήματος μέ στοιχεία τοϋ πλοίου και προσφέροντας παγκόσμια κάλυψη.

Ό αγορά έχει κατακλυσθεί από EPIRB μέ περισσότερο διαδεδομένα τοϋ COSPAS-SARSAT πού είναι μικρά σε μέγεθος και πιό οικονομικά. Προσφέρονται σε διάφορους τύπος όπως στήν συχνότητα 121,5 MHz γιά έλαφρά σκάφη και ακόμα μικρότερα φορητά γιά ά-

τομική χρήση. Λίγο μεγαλύτερα είναι εκείνα που συνδιάζουν τίς δύο συχνότητες και έχουν ένσωματωμένο TRANSPONDER. Ό οϋσία είναι ότι τά EPIRB όποιουδήποτε συστήματος ένα μόνο πράγμα κάνουν και μάλιστα άποτελεσματικά, τόσο στήν θάλασσα όσο και στήν στεριά. Σώζουν ζωές.

Όι άνακλαστήρες ραντάρ, είτε άνεξάρτητοι είτε ένσωματωμένοι πάνω σε EPIRB, είναι άπλές συσκευές πού εκπέμπουν ισχυρό σήμα (τύπου RACON) όταν ενεργοποιηθούν από δέσμη κυμάτων έκπομπής ραντάρ 9 GHz (X-BAND). Τό σήμα αϋτό έχει σκοπό τόν έντοπισμό τοϋ EPIRB ή τοϋ άνακλαστήρα, πού μπορεί νά βρίσκεται σε σωσίβια βάρκα, στά άντίστοιχα ραντάρ τών σκαφών SAR.

DIGITAL SELECTIVE CALLING

Τό GMDSS χρησιμοποιεί τήν μέθοδο DSC γιά κλίσεις κινδύνου και γιά τήν σχετική έπιβεβαίωση. Αϋτό θά γίνεται μέσω κλειστών συχνοτήτων (μία στά MF, πέντε στά HF και μία VHF) πρós τούς παράκτιους σταθμούς ή πλοία. Ό κλίση DSC διαρκεί έλάχιστα δευτερόλεπτα. Τό σήμα άποτελείται από μία σειρά έπτά συνδιασμών δυαδικών στοιχείων και περιέχει τήν λέξη DISTRESS, τήν ταυτότητα τοϋ πλοίου, πού χαρακτηρίζεται από τό έννεαψήφιο Maritime Mobile Service Identity (αϋτό θά αντικαταστήσει τό διεθνές διακριτικό σήμα), τό είδος τοϋ κινδύνου, τήν θέση τοϋ πλοίου και τόν χρόνο έκπομπής. Έννέα διαφορετικοί κωδικοί αντιπροσωπεύουν κινδύνους όπως έκρηξη, πυρκαϊά, σύγκρουση κλπ. Ό έπιβεβαίωση πού ακολουθεί από παράκτιο ή πλοία θά είναι και αϋτή DSC έχοντας παρόμοια μορφή. Υπάρχουν τυποποιημένες κλίσεις DSC πού καλύπτουν διάφορες έκτακτες καταστάσεις. Ό λήψη σήματος DSC συνοδεύεται από ήχητικό ALARM και ένδειξη τοϋ περιεχομένου σε όθόνη ή έκτυπωτή. Άκολουθεί ή έπιβεβαίωση και ή περαιτέρω σύνδεση μέ τηλέφωνο ή τέλεξ NBDP. Ό χειρισμός τών συσκευών DSC τόσο στά MF/HF, όσο και VHF εί-

ναι άπλούστατος. Χρησιμοποιώντας ένα μικρό πληκτρολόγιο ό χειριστής μπορεί νά επιλέξει ανάμεσα στους διάφορους τύπους σήματος DSC (Distress-Urgent - Safety). Άκολουθεί ή έκπομπή, σε μία ή περισσότερες συχνότητες, μέ τό πάτημα ενός κουμπιού.

NAVTEX KAI ENHANCED GROUP CALL

Τό NAVTEX είναι ένα πλήρως αϋτοματοποιημένο σύστημα πού εργάζεται στους 518 KHz γιά τήν μετάδοση σημάτων κινδύνου, ασφάλειας και προαγγελιών σε όλα τά πλοία πού βρίσκονται στήν περιοχή έμβέλειας τοϋ σταθμοϋ έκπομπής. Τά σήματα τυπώνονται αϋτόματα στους δέκτες NAVTEX και προσδιορίζονται από όμάδα τεσσάρων γραμμάτων/ αριθμών. Τό πρώτο δείχνει τήν ταυτότητα τοϋ σταθμοϋ, τό δεύτερο τήν κατηγορία τοϋ σήματος, ένω τό τρίτο και τέταρτο είναι οι άϋξοντες αριθμοί τών σημάτων.

Σταθμοί NAVTEX καλύπτουν τήν Βαλτική και Βόρεια Θάλασσα, ένα μέρος τής Μεσογείου και όρισμένες άκτές τών ΗΠΑ.

Έπειδή ή ύπηρεσία NAVTEX καλύπτει μόνο παράκτιες περιοχές και μάλιστα περιορισμένα, αναπτύχθηκε από τόν INMARSAT τό σύστημα όμαδικής κλίσης πλοίων (EGC), τό όποιο θά προσφέρει άνάλογη μέ τό NAVTEX πληροφόρηση. Αϋτό θά γίνεται μέ τήν λειτουργία SAFETYNET μέσω δορυφορικών καναλιών. Έτσι τά πλοία θά μπορούν νά παίρνουν στους δέκτες EGC τά τόσο άπαραίτητα σήματα ασφάλειας και στίς άνοιχτές θάλασσες, έφόσον θά βρίσκονται μέσα στά όρια τών δορυφόρων τοϋ INMARSAT. Ό δυνατότητα πού παρέχει τό EGC, τής έπιλογής όρισμένης περιοχής, στήν όποία όλα τά εύρισκόμενα πλοία θά πάρουν τό ίδιο σήμα, λύνει πολλά προβλήματα τής SAR. Π.χ. αν κάποιο RCC λάβει σήμα κινδύνου θά μπορεί, μέ κέντρο τό στίγμα τοϋ συμβάντος και άκτίνα κατ' έπιλογή, νά είδοποιήσει όλα τά πλοία πού βρίσκονται μέσα στόν κύκλο νά σπεύσουν γιά βοήθεια.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 21, ΤΗΛ. 530.347 — 530.374 — ΤΛΞ. 412125

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Είναι γεγονός ότι το σημερινό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας είναι ανεπαρκές, βασιζόμενο σε χειροκίνητες μεθόδους και εξαρτώμενο από την δυνατότητα ειδοποίησης από πλοίο προς άλλα πλοία ή παράκτιους σε μικρές αποστάσεις. Το GMDSS με πλήρως αυτοματοποιημένες μεθόδους διπλής παροχής εξασφαλίζει, την έκπομπή σήματος κινδύνου και την λήψη από τις αρχές SAR, τα RCC και τα κοντινά πλοία. Προβλέπει την αυτόματη λήψη σημάτων κινδύνου /ασφάλειας. Αναδιοργανώνεται το σύστημα SAR σε παγκόσμια βάση με την δημιουργία πλήρως εξοπλισμένων RCC. Το GMDSS θα εφαρμοσθεί με γνώμονα τις θαλάσσιες περιοχές και με όριο από πλευράς μεγέθους 300 κοχ και άνω.

Πολλά ναυτικά ατυχήματα εξακολουθούν να συμβαίνουν στις μέρες μας και μάλιστα αρκετά πλοία χάνονται, συμπαράγοντας στην ύγρη άβυσσο αρκετούς ναυτικούς κάθε χρόνο. Με την εφαρμογή του GMDSS, της SAR 1979 και των τροποποιήσεων 1983 της SOLAS

1974, θα μπορούμε να διαβεβαιώσουμε ολόκληρη την ναυτική οικογένεια ότι:

— Σε καταστάσεις κινδύνου θα έχουμε τα μέσα να ειδοποιήσουμε για το τί μας συμβαίνει, ποιοί είμαστε και πού βρίσκόμαστε, με το πάτημα ενός κουμπιού ή και χωρίς αυτό.

— Η αποστολή βοήθειας θα είναι εξασφαλισμένη.

Δυστυχώς ο περιορισμένος χώρος δεν επιτρέπει λεπτομερέστερη ανάπτυξη του θέματος. Έλπίζω και εύχομαι να μην υπάρξει άλλη καθυστέρηση ή υπαναχώρηση σχετικά με την εφαρμογή του GMDSS. Πιστεύω ότι, τουλάχιστον, με δορυφορικά EPIRB, και δέκτες EGC/NAVTEX πρέπει να εφοδιασθούν από τώρα τα πλοία. Είναι προσωπική γνώμη, μάλλον την συμπεριφέρω πολλοί, ότι κανένα έσοδο δεν είναι μεγάλο όταν έχει να κάνει με την ανθρώπινη ζωή.

Για μας πού ταξιδεύουμε το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας είναι ένα όραμα πού σιγά-σιγά γίνεται πραγματικότητα.

ΜΙΧΑΛΗΣ Μ. ΦΡΑΓΚΙΑΣ

ΗΜΕΡΙΔΑ ΣΤΟ YEN

ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Με πρωτοβουλία του Ίνστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (INMEP), πραγματοποιήθηκε στις 18 Νοεμβρίου, στην αίθουσα τελετών του υπουργείου Ναυτιλίας, Ημερίδα για τις πρόσφατες εξελίξεις και προοπτικές στις Ναυτικές Ραδιοεπικοινωνίες.

Την εκδήλωση χαιρέτησε ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ευάγγελος Γιαννόπουλος, ενώ σε σύντομη προσφώνισή του ο πρόεδρος του INMEP κ. Ανδρέας Ποταμιάνος ανέφερε τα εξής:

Τό Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών

και Έρευνας (INMEP), πού έχω την τιμή να είμαι πρόεδρος, ιδρύθηκε τό 1985 με σκοπό να βοηθήσει και να συντελέσει στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ασχολούμενο με την έρευνα και την μελέτη ποικίλων ναυτιλιακών θεμάτων και παροχής υπηρεσιών μέσω μιας Τράπεζας Ναυτιλιακών πληροφοριών (Databank).

Τό INMEP έχει ήδη αναλάβει ενεργό μέρος για τόν ευρύτερο συντονισμό εκπόνησης μελετών, διεξαγωγής έρευναιτικών προγραμμάτων, την εκτέλεση

πραγματογνωμοσυνών, διαιτησιών κ.λ.π. σύμφωνα με τό καταστατικό του.

Ός πρός την νομική μορφή του τό INMEP είναι άστική εταιρία μή κερδοσκοπικού χαρακτήρα τό έσοδα του όποιου προέρχονται από μικρή συμμετοχή στό κόστος των διεκπεραιούμενων έργων.

Μέσα στά πλαίσια των δραστηριοτήτων πού προανάφερα τό INMEP σε συνεργασία με τίς αρμόδιες υπηρεσίες του YEN, προχώρησε στην όργάνωση και πραγματοποίηση της 'Ημερίδας αυτής, ή όποία θά ασχοληθεί διεξοδικά με την σφαιρική παρουσίαση του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS).

Στήν όμιλία του για τό GMDSS, ό γενικός διευθυντής του INMEP κ. Γιώργος Μαρκογιάννης τόνισε μεταξύ άλλων τά εξής:

— 'Η είσοδος της σύγχρονης τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογιών πού απαιτούνται για τίς δορυφορικές επικοινωνίες και τίς επικοινωνίες ψηφιακής επιλογικής κλήσης, δίνει την δυνατότητα αυτόματης μεταβίβασης και λήψης μηνυμάτων κινδύνου σε μεγάλη άκτινα και ανεξάρτητα από καιρικές συνθήκες και παρεμβολές.

— 'Η ιδέα πάνω στην όποία βασίζεται τό νέο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφαλείας είναι ότι οι αρχές έρευνας και διάσωσης πού βρίσκονται στην ξηρά καθώς επίσης και τά πλοία πού βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τό πλοίο πού κινδυνεύει, θά τίθενται άμεσα σε έτοιμότητα και έτσι θά μπορούν να βοηθηθούν αυτοί πού κινδυνεύουν, με συντονισμένη επιχείρηση έρευνας και διάσωσης και ελάχιστη δυνατή καθυστέρηση.

— Τό σύστημα προβλέπει επίσης επικοινωνίες επείγοντος και ασφαλείας

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE

THESE ARE THE DEPARTMENTS:

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. - P.O. BOX 80240 - 185 10 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 2265 - 21 3825 - 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

καθώς και την έκπομπή πληροφοριών για την ασφάλεια των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων αγγελιών προς τους ναυτιλλομένους και μετεωρολογικών παρατηρήσεων. Με άλλα λόγια, όλα τα πλοία θα είναι σε θέση, ανεξάρτητα από την περιοχή που βρίσκονται, να εκτελούν εκείνες τις τηλεπικοινωνιακές λειτουργίες οι οποίες θεωρούνται ουσιώδεις για την ασφάλεια του ίδιου του πλοίου και των άλλων πλοίων που πλέουν στην ίδια περιοχή.

— Η ιδέα για το παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφαλείας το γνωστό GMDSS, που όπως προαναφέρθηκε άρχισε πριν περίπου 10 χρόνια, ολοκληρώθηκε την περασμένη εβδομάδα με την υιοθέτηση από τη Διεθνή Διάσκεψη του IMO του νέου Κεφαλαίου IV που θα αντικαταστήσει το αντίστοιχο της SOLAS 1974.

— Η συμβολή της Ελλάδας στην διατύπωση κειμένων κανονισμών που να εκφράζουν την πρακτικότητα εφαρμογής τους στα πλοία, προς ανύψωση των επιπέδων ασφαλείας των, αναγνωρίστηκε κατ' επανάληψη από τη διεθνή κοινωνία και τα διάφορα όργανα του IMO και τις αντιπροσωπείες των άλλων χωρών - μελών του Οργανισμού.

— Σύμφωνα με τις αποφάσεις της διάσκεψης GMDSS το σύστημα, σαν πακέτο εξοπλισμού πλοίων, θα αρχίσει να εφαρμόζεται προαιρετικά από 1.2.1992.

— Τα πλοία που θα φέρουν τις συσκευές του Νέου Συστήματος δεν θα είναι υποχρεωμένα να φέρουν τις συσκευές του παλαιού συστήματος.

— Από 1.8.93 όλα τα πλοία θα πρέπει να εξοπλισθούν με Δορυφορικό EPIRB και Δέκτες NAVTEX.

— Από 1.2.95 τα νέα πλοία εφοδιάζονται υποχρεωτικά με τις συσκευές του νέου συστήματος.

— Από 1.2.99 όλα τα πλοία (παλαιά και νέα) θα φέρουν υποχρεωτικά τις συσκευές του νέου συστήματος, δηλαδή ολοκληρώνεται η εφαρμογή του GMDSS.

— Μέχρι τις 1.2.99 οι παράκτιοι σταθμοί θα συνεχίσουν να ακροώνται στις συχνότητες του παλαιού συστήματος κινδύνου (ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας).

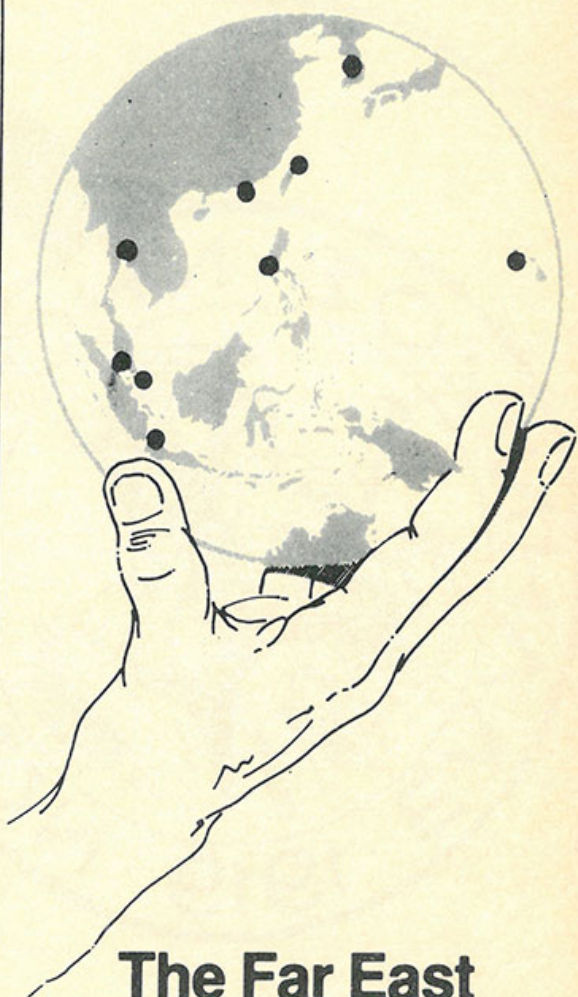
— Παράλληλα, σε κατάλληλο για κάθε χώρα χρόνο, μέσα στο χρονικό διάστημα 1992 - 1999, θα αρχίσουν να λειτουργούν οι παράκτιες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση του νέου συστήματος κινδύνου και ασφαλείας.

— Μετά την 1.2.99, υποχρεωτικά θα λειτουργούν μόνο οι παράκτιες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες του νέου συστήματος, ενώ προβλέπεται να συνεχιστεί η χειροκίνητη άκρoαση στο κανάλι 16 του VHF πέραν της ημερομηνίας αυτής και για όσο χρόνο χρειασθεί, για την εξυπηρέτηση των πλοίων που δεν υπόκεινται στις διατάξεις της Δ.Σ. SOLAS.

— Ήδη, πολλές παράκτιες χώρες, ανάμεσα στις οποίες και η χώρα μας, έχουν εκδηλώσει την πρόθεση τους για την παροχή όλων των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση του νέου συστήματος.

— Προς την κατεύθυνση αυτή έχουν ήδη γίνει σημαντικά βήματα στην χώρα μας όπως η σύνδεση του ΚΣΕΔ με τον Επίγειο Παράκτιο Σταθμό Θερμοπυλών για απ' ευθείας λήψη κλήσεων κινδύνου, ή συμμετοχή του YEN στις προλειτουργικές δοκιμές δορυφορικών ραδιοφάρων μέσω του συστήματος INMAPSAT και η λειτουργία των σταθμών έκπομπής πληροφοριών NAVTEX Λήμνου, Ήρακλείου και Κερκύρας, ενώ πρόσφατα εφοδιάσθηκε το ΚΣΕΔ με τερματική μονάδα δορυφορικής επικοινωνίας μέσω του συστήματος INMAPSAT δια της οποίας παρέχεται πλήρης τηλεπικοινωνιακή αυτοδυναμία στο ΚΣΕΔ για επικοινωνίες μέσω δορυφόρου με πλοία και άλλα ΚΣΕΔ.

— Συμπερασματικά θα ήθελα να τονίσω ότι η τεράστια διεθνής προσπάθεια που έχει αναληφθεί για την ανάπτυξη και την εφαρμογή ενός νέου Παγκόσμιου Ναυτιλιακού συστήματος κινδύνου και ασφαλείας που θα χρησιμοποιεί τις πλέον σύγχρονες τεχνικές στον τομέα των δορυφορικών και επίγειων ναυτικών επικοινωνιών, μπορεί εύκολα να χαρακτηριστεί σαν η σημαντικότερη διεθνής απόφαση για την ασφάλεια της Ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα στον τομέα αυτό, μετά την καθιέρωση της μορικής τηλεγραφίας στα πλοία στις αρχές του αιώνα.



The Far East at your Fingertips



**Jardine Shipping
Agencies**

in KOREA

Seoul Telex: K25959 KOCHART

London Telex: 8953378 MANDCO

Singapore Telex: 24179 JARSHIP

Piraeus Telex: 241150 GMS GR.



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία

σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ

ΝΑΥΤΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286

ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELREGSHIP

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ

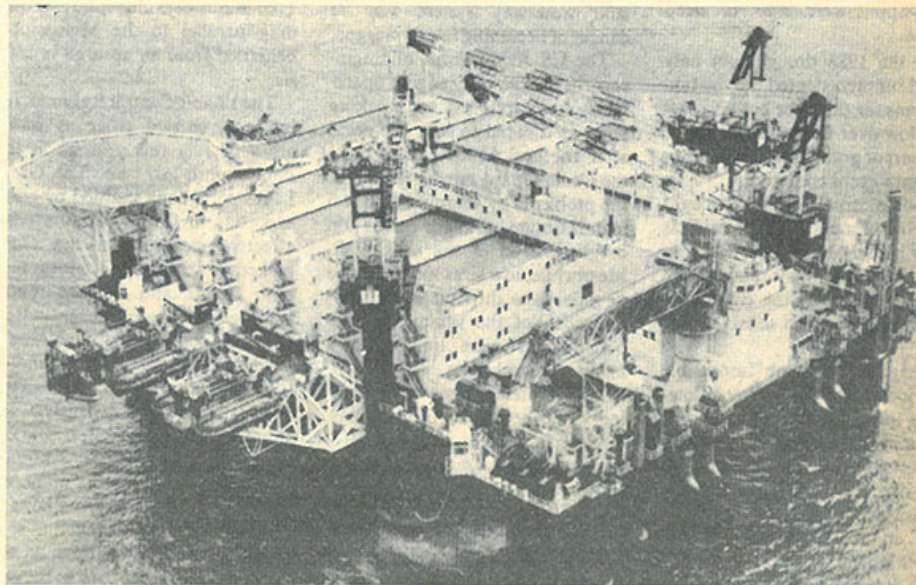
Η ένδειαση των εργαζομένων στις εξέδρες γεωτρήσεως. Offshore και flotels. Η εγκαίρη απομάκρυνση του προσωπικού. Πρόσφατες περιπτώσεις ατυχημάτων. Ο βαθμός ασφαλείας των κατασκευών. Συνδέσεις, κίνηση, έρμα. Η σύνδεση flotel και εξέδρας. Η προστασία από τη φωτιά και τη θερμότητα. Τα προβλήματα έπισκευών των πλωτών εξέδρων. Ένα φιλόδοξο πρόγραμμα.

Όπως ισχυρίζεται ένας από τους παλιότερους Νορβηγούς σπεσιαλίστες, τά σημερινά τεχνικά επίπεδα των πλωτών ξενοδοχείων, τά καθιστούν πολύ ασφαλέστερα για την ένδειαση των εργαζομένων στη Βόρ. Θάλασσα σέ σύγκριση μέ την ένδειαση επί των πλωτών εξέδρων γεωτρήσεως. Καί προσθέτει ότι μετά την τελευταία καταστροφή του «Piper Alpha» στά βρετανικά ύδατα, κατεδείχθη άλλη μία φορά ή ανάγκη της εγκαίρης μεταφοράς του προσωπικού των εξέδρων σέ μία πλωτή κατασκευή μόνιμα πλευρισμένη στην εξέδρα.

Σήμερα ή νορβηγική επιχείρηση Rasmussen Offshore πού έδρεύει στό Κρίστιανσαντ έχει νά επιδείξει τέσσερα έν ενεργεία πλωτά ξενοδοχεία πού άκούν στά κάπως πομπώδη όνόματα: «Polycconfidence», «Polycastle», «Polymariner» καί «Polycrown». Οί ήμιβύθιστες αυτές εγκαταστάσεις, οί όποιες έχουν πολιτικογραφηθεί μέ τή συντομογραφία των flotel, διαθέτουν τέτοιες προδιαγραφές ώστε οί παλιοί φόβοι για την ασφάλειά τους νά είναι ξεπερασμένοι. Μέ τίς προδιαγραφές αυτές ή άνατροπή μιας πλωτής εξέδρας όπως του «Alexander Kielland» πού τόν Μάρτιο του 1980 παρέσυρε στό θάνατο 123 άτομα, πιστεύεται ότι σήμερα είναι άδύνατο νά συμβεί.

Η κεντρική ιδέα πίσω από τή σύλληψη των flotel είναι ότι τό προσωπικό πού εργάζεται στην πλωτή εξέδρα θά πρέπει καθ' όλη τή διάρκεια του έλεύθερου εκτός ύπηρεσίας χρόνου (πού είναι σχεδόν ό μισός χρόνος της όλης παραμονής στη θάλασσα) νά απομακρύνεται από τόν κίνδυνο πού εκπροσωπεί τό άέριο καί τό πετρέλαιο. Έξάλλου θεωρείται έντελώς άπίθανο τό ότι μία πυρκαγιά ή έκρηξη στη μόνιμη πλωτή εξέδρα θά είναι τόσο βίαιη καί έκτεταμένη ώστε τό flotel νά μήν μπορέσει νά απομακρυνθεί εγκαίρως σέ άπόσταση ασφαλείας.

Αν στη μόνιμη εξέδρα εμφανισθεί κάποιο πρόβλημα πού έγκυνομει κινδύνους, ή εκκένωσή της από τό προσωπικό μέ τή βοήθεια των σωσιβίων μέσων πού διαθέτει, δέν γίνεται άμέσως αλλά αναβάλλεται όσο είναι δυνατό μέχρι νά εξακριβωθεί ό βαθμός καί ή άμεσότητα του κινδύνου. Άλλωστε ή χρησιμοποίηση συστημάτων διαφυγής από τόσο με-



γάλα ύψη δέν στερείται προφανώς κινδύνου. Αν όμως υπάρχει δίπλα τό flotel συνδεδεμένο μέ την εξέδρα μέ γεφυροδιάδρομο, θά μπορούσε τό προσωπικό νά μεταφερθεί από την πρώτη εμφάνιση του προβλήματος χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες καί επιπτώσεις καί νά επανακληθεί στην εξέδρα μόλις ό κίνδυνος περάσει όριστικά.

Τήν επιχειρηματολογία αυτή έρχονται νά επιβεβαιώσουν άρκετά πρόσφατα παραδείγματα. Ένα από αυτά είναι ή μεγάλη έκρηξη πού έγινε τόν Άπρίλιο στό βραζιλιανό πεδίο «Enchona». Μολοντί ή εξέδρα παραγωγής κατεστράφη έξ ολοκλήρου από τή φωτιά, τό προσωπικό διασώθηκε μέχρις ενός χάρη στό φλοτέλ πού βρισκόταν πλευρισμένο καί συνδεδεμένο μέ την εξέδρα μέ γεφυροδιάδρομο. Άλλο σχετικό παράδειγμα προσφέρει ή περίπτωση της διαρροής θανατηφόρου άερίου στην πλωτή εξέδρα «Statfjord A» στό νορβηγικό τμήμα της Βόρ. Θάλασσας φέτος τόν Αύγουστο. Καί πάλι ταχύτατα ή εξέδρα έξεκινώθη εγκαίρως καί τό προσωπικό μεταφέρθηκε ασφαλώς στό πλευρισμένο φλοτέλ μέ τίς γεφυροκλίμακες.

Είναι αλήθεια ότι σε πολλές χώρες οί άρμόδιες Αρχές επανεξετάζουν τό πρόβλημα της ασφαλούς ένδειασης των εργατών στις λεγόμενες «ένιαίες» πλωτές εξέδρες, εκείνες δηλαδή πού συνδιάζουν τίς εγκαταστάσεις έξορύξεως — παραγωγής μέ τίς εγκαταστάσεις ένδειασης του προσωπικού σέ ένα

κοινό ένιαίο κατάστρωμα. Καί παράλληλα εξετάζεται σοβαρά, ιδιαίτέρως στη Μ. Βρεταννία, τό ένδεχόμενο της ύποχρεωτικής παρουσίας flotel, μόνιμα πλευρισμένου στην εξέδρα, για την εκτός ύπηρεσίας διαμονή του προσωπικού, δεδομένου ότι ή κατασκευή των συγχρόνων πλωτών ξενοδοχείων ίκανοποιεί όλες τίς απαιτήσεις ασφαλείας ώστε ν' άποτελούν τή μόνη έγγυημένη έναλλακτική λύση. Σήμερα τά νορβηγικά flotel σχεδιάζονται καί λειτουργούν μέ όλες τίς σύγχρονες άρχές καί διατάξεις ασφαλείας στις όποιες έχουν ένσωματωθεί όλα τά διδάγματα της μέχρι τώρα λειτουργικής έμπειρίας καί της πείρας των έπισυμβάντων ατυχημάτων.

Σάν βασική άρχή θεωρείται τό ότι καμιά παράλειψη ή άποτυχία στη σχεδίαση ή τή λειτουργία δέν θά μπορούσε σήμερα νά προκαλέσει ένα άτύχημα σαν του «Alexander Kielland» ή νά άπειλήσει τή ζωή των ανθρώπων του. Από πρόσφατο έλεγχο των σχετικών προδιαγραφών άπεδείχθη ότι ή κατασκευή των πλωτών ένδειατημάτων είναι τέτοια ώστε ν' άντέξει τή διάσπαση οποιασδήποτε συνδέσεως. Ακόμα κι αν μετατοπισθεί κάποια από τίς βασικότερες συνδέσεις, ή κατασκευή θά διατηρεί άρκετή δύναμη ώστε νά επιζήσει στις συνθήκες καί της πιό ισχυρής θύελλας.

Άλλες δομικές προδιαγραφές πού σκοπούν νά εξασφαλίσουν τήν άκεραιότητα ενός ήμιβύθιστου συγκροτήματος

χρησιμοποιούμενου για ενδιαίτηση είναι η εφαρμογή στεγανών συνδέσεων που επιτρέπουν τον αποτελεσματικό έλεγχο των ρωγμών. Παράλληλα τα σύγχρονα flotel φτιάχνονται με ποντόνια που συνδέουν τους φέροντες κίονες, καθιστώντας αδύνατη στην πράξη τη μετατόπιση των κίωνων. Στά θέματα της ευστάθειας, οι νορβηγικοί κανονισμοί είναι οι αυστηρότεροι του κόσμου. Έτσι, μολονότι είναι έντελως άπιθανο να καταστραφεί ένας κίονας στις σημερινές μονάδες, οι νορβηγικοί κανονισμοί απαιτούν στην περίπτωση απώλειας ενός κίονος, το συγκρότημα να μην παρουσιάζει κλίση μεγαλύτερη των 35 μοιρών. Στην πραγματικότητα τα περισσότερα φλοτέλ θα παρουσιάσουν πολύ μικρότερη κλίση. Άλλα και στόν έλεγχο του έρματος των ήμιβύθιστων κατασκευών οι κανονισμοί είναι εξίσου αυστηροί και απαιτούν να μπορεί να αποκατασταθεί το φλοτέλ ισοβύθιστο, χωρίς καμιά διαφορά βυθίσματος, μετά από οποιαδήποτε σημαντική ζημία. Γι' αυτό αξιώνουν να υπάρχει δυνατότητα αναρροφήσεως ύδατος από τις χαμηλότερες δεξαμενές έρματος που υπέστησαν ζημία με τουλάχιστον μία άντλία έρματος κινούμενη με τη βοηθητική γεννήτρια. Άλλα και αν ακόμα το φλοτέλ παρουσιάσε όλική διακοπή ηλεκτρικής ενέργειας, υπάρχει αρκετή αποθηκευμένη ενέργεια ως τμήμα του συστήματος έρματος ώστε να θέσει σε λειτουργία όρισμένο αριθμό βαλβίδων.

Ένα από τα θεμελιώδη προβλήματα είναι η πρόληψη κάθε σύγκρουσης μεταξύ του φλοτέλ και της εξέδρας στην οποία έχει προσκολληθεί. Έπ' αυτού είναι αλήθεια πως κανείς δεν ζητάει περισσότερες έγυσεις από τη Νορβη-

γία. Οι σχετικοί κανονισμοί της επιβάλλουν την ύπαρξη 12 σημείων προσδέσεως, την υψηλή ποιότητα των αλύσεων άγκυροβολίας και την άντοχή στις πεδήσεις ή τις μετατοπίσεις άγκυρών χωρίς το ένδεχόμενο υπερβολικής κοπώσεως. Πλήρη εξέταση προστασία προβλέπεται για την πρόληψη πυρκαγιάς και είναι βέβαιο ότι τα σύγχρονα φλοτέλ είναι ασφαλή κατά του πυρός, γιατί εκτός των άλλων μέτρων, προληπτικών και κατασταλτικών, έχουν το μέγα προσόν ότι δεν υπάρχουν επ' αυτών αέρια και πετρέλαια. Έχουν τέλος εξασφαλισμένη την προστασία έναντι της υψηλής θερμοκρασίας από ένδεχόμενη πυρκαγιά στην εξέδρα παραγωγής, με τη μορφή του υψηλής αποδόσεως συστήματος ψεκασμού όλων των εξωτερικών επιφανειών των διαμερισμάτων ενδιδαιτήσεως και των διαφόρων γεφυρών και διαδρόμων.

Έκτός όμως από την ασφάλεια του προσωπικού ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα της βιομηχανίας των θαλασσιών έξορύξεων για την οποία έχει καθιερωθεί ο άγγλικός όρος offshore, είναι το πρόβλημα των έπισκευών τόσο της κύριας κατασκευής όσο και των σωληνώσεων. Για το σκοπό αυτό το Συγκρότημα έρευνών και πληροφορικής UEG έχει καταρτίσει ένα σχετικό πρόγραμμα το οποίο θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί από τη βιομηχανία και από το Κράτος. Το πρόγραμμα της μελέτης έπισκευών θα βασισθεί στο εύρύτερο δυνατό φάσμα δειγμάτων έπισκευών και θα παρέχει πολύτιμα στοιχεία και πληροφορίες ώστε να βοηθά αποτελεσματικά τους μηχανικούς στην έπιλογή των συμφερόντων λύσεων στα μελλοντικά προβλήματα έπισκευών.

Μιά προηγούμενη μελέτη του UEG που είχε έκδοθεί το 1983 αναφερόταν μόνο στις έπισκευές των πλωτών έξεδρών της Βορ. Θάλασσας και περιελάμβανε 61 περιπτώσεις ζημιών - έπισκευών που είχαν πραγματοποιηθεί μέχρι το 1981. Έκτοτε είναι γνωστό ότι έχουν διεξαχθεί άλλες 100 έπισκευές επί των οποίων θα αναφερθεί ή νέα μελέτη, ή οποία εξέτασε δεν θα περιοριστεί στην ύφαλοκρηπίδα της ΒΔ Εύρώπης αλλά θα επεκταθεί και σε δείγματα όλου του κόσμου, ενώ συγχρόνως θα εξετάσει άφενός μόν τις έπιτόπιες έπισκευές από το ίδιο το προσωπικό της εξέδρας και άφετέρου τις έπισκευές των σωληνώσεων.

Το πρόγραμμα περιλαμβάνει τέσσερα κύρια στάδια: Έπισκέψεις σε εταιρίες λειτουργούσες στη Βορ. Θάλασσα, συνεντεύξεις με τους υπεύθυνους των εταιριών και πληροφορίες για τις έπισκευές των εξέδρων και των σωληνώσεων, άνάλυση των αποτελεσμάτων και σύνταξη της τελικής έκθέσεως. Παράλληλα τέλος προγράμματα θα καλύψουν τους άκόλουθους τομείς σχεδιασμού και λειτουργίας: Δυναμική των μονίμων θαλάσσιων κατασκευών και δημιουργία νέου πρακτικού οδηγού. Έκτίμηση και πρόληψη ζημιών. Έκπληση και καθαριότητα γύρω από τις offshore κατασκευές. Σχεδιασμός συστημάτων άγκυροβολήσεως. Έκτίμηση επικινδύνων φορτίσεων των υποβρυχίων έγκαταστάσεων. Έγχειρίδιο έργασίας για μηχανικούς υποβρυχίων και offshore έγκαταστάσεων και μέθοδοι πειραματισμού υποθαλασσιών παραστάσεων video.

Ε.Σ.

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying and even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

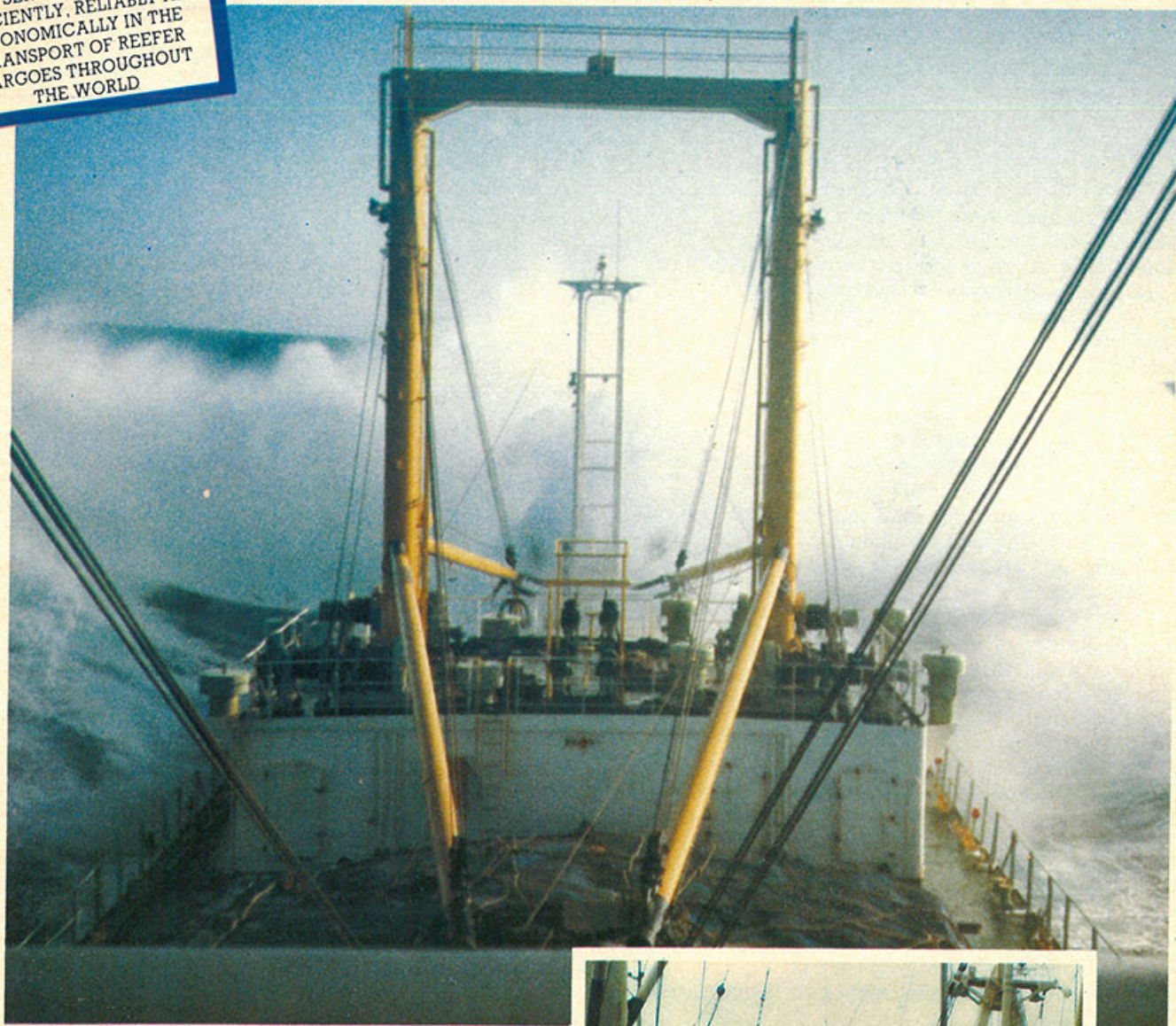
For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185-37 Piraeus

Phones: 4134607/4125297
Telex: 212901 (MARL GR.)

WE SERVE OUR CLIENTS
EFFICIENTLY, RELIABLY AND
ECONOMICALLY IN THE
TRANSPORT OF REEFER
CARGOES THROUGHOUT
THE WORLD



Call us

We are an experienced, reliable and motivated international organisation, controlling 48 reefer vessels of all sizes*, able to provide the solutions you are looking for in the transportation of any type of perishable commodities—anywhere.

* As of 28/2/1987



Transshipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

LAVINIA corp.
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS
LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTI MIAOULI GR-185 38 PIRAEUS/GREECE PHONES: 418-2551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS FAX: (01)-4182388

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488 2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE

SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

LAS PALMAS OFFICE

ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265 804/265 808
265 812/265 816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39 14 33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE

SUFLENORSA S.A.
C/ ARENAL, 104 8D
36 201 VIGO/SPAIN
PHONES: (986)-224657/7
TELEX: 83674 SFNS E
FAX: (986)-430001

ΤΙΜΗΘΗΚΕ Η ΜΝΗΜΗ ΤΟΥ ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Στό Καθεδρικό Ναό της 'Αγίας Σοφίας Λονδίνου, ή 'Ελληνική 'Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας τέλεσε στις 13 Νοεμβρίου 'Αρχιερατικό Μνημόσυνο γιά τόν άξέχαστο μεγάλο Φίλο καί Πρύτανη τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ.

Κατάμεστος ήταν ό Καθεδρικός Ναός τής 'Αγίας Σοφίας τού Λονδίνου. Συγγενείς, Φίλοι, Συνάδελφοι τού άείμνηστου Μανώλη Κουλουκουντή, ήλθαν από πέντε ήπειρους, νά προσευχηθούν γιά έναν πολυαγαπημέο άνθρωπο τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, πού τόν περασμένο Αύγουστο, στή Νέα 'Υόρκη, έφυγε γιά τήν αιωνία ζωή.

Γιά τόν Μανώλη Κουλουκουντή μίλησαν μέ καταφανή συγκίνηση ό πρόεδρος τού Κομμίτη, κ. Γιάννης 'Αδ. Χατζηπατέρας καί οί κύριοι Frank Ledwith καί L. Colburn, προσωπικότητες τού ναυτιλιακού Σίτου.

'Αποχαιρετώντας τόν έκλιπόντα, ό πρόεδρος τού Κομμίτη κ. Γιάννης 'Αδ. Χατζηπατέρας είπε:

«Είχα τή μεγάλη τύχη νά γνωρίσω τόν άλησμόνητό μου ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ, γύρω στό 1950, στή Νέα 'Υόρκη. "Εκτοτε τιμήθηκα μέ τή φιλία του, ζεστάθηκα από τίς ακτίνες τής σοφίας καί έμπειρίας του καί χάρηκα πολλές φορές τόν άπαράμιλλο άφηγηματισμό του, όταν έλεγε τίς ιστορίες τής ναυτιλίας μας.

Μεταξύ τών μεγάλων τής ναυτιλίας μας, ό Μανώλης Κουλουκουντής ήταν ό 'ένας καί μοναδικός. "Ηταν ό δημιουργικός έφοπλιστής, ό έμπνευσμένος έπιχειρηματίας τής θάλασσας, αλλά πάνω από όλα, ήταν ό ΑΝΘΡΩΠΟΣ.

"Όταν κάποτε τόν προλόγισα στό βήμα τής 'Ελληνικής 'Εταιρίας, τόν όνόμασα Ναυπηγό 'Εφοπλιστών. Γιατί ό Μανώλης Κουλουκουντής «έναυπήγησε» έφοπλιστές. "Όλοι όσοι κατά τή ναυτική μας συνήθεια πήγαν κοντά του, γιά τό ξεκίνημα μιās δουλειās, τήν αγορά ενός βαποριού... κανείς δέν έφυγε άνικανοποίητος. Καί σήμερα μεσουρανούν πολλοί συνάδελφοι, πού ξεκίνησαν από τό ναυπηγείο Κουλουκουντή.

Στή ζωή του — παρόλο πού συνεχώς έδινε — δέν έπαιρνε πάντα τό μπράβο



καί τό εύχαριστώ. Καί οί φορές πού πικράθηκε δέν ήταν λίγες, από ανθρώπους πού είχε εύεργετήσει. Κακία όμως δέν κράτησε ποτέ.

Γι' αυτό καί στήν ιστορία τής ναυτιλίας μας, ό Μανώλης Κουλουκουντής έγινε ό ζωντανός θρύλος — ό άνθρωπος πού ήταν πάντα πρόθυμος νά προστατέψει τό συνάδελφό του, ό άνθρωπος πού ποτέ δέν έκρυβε τή σκέψη του, ό άνθρωπος πού πάντοτε έδινε τήν ειλικρινή του πρόγνωση καί τή σωστή συμβουλή.

Πολλοί τής παλαιās έφοπλιστικής φρουράς έμεγαλούργησαν καί έφυγαν.

"Εφυγε καί ό Μανώλης Κουλουκουντής, αλλά θά μείνει γιά πάντα κοντά μας, έμπνευστής τής θαλασσινης μας δημιουργίας.

Θά μείνει μέ τά όσα έκαμε γιά τή δουλειά μας, θά μείνει μέ τήν καλωσύνη του καί τήν ευγένεια τής προσωπικότητάς του, θά μείνει μέ τά κείμενά του καί τά καράβια του, πού έκτισε ζωγραφίζοντάς τα στό μένιους τών ξενοδοχείων.

Τό άκουσα τού θανάτου του, τό περασμένο καλοκαίρι, συγκλίνισε τή ναυτική

οικογένεια. Τό Committee, τού όποιου υπήρξε ένας από τούς ιδρυτές του, ένοιωσε τή μεγάλη άπώλεια, καί ιδιαίτερα, έγώ προσωπικά.

'Η σημερινή μας έκδήλωση στή Μνήμη του είναι τό ελάχιστο πού μπορούμε νά κάνουμε. 'Εδώ στό Ναό τούτο, πού πολλές φορές, πολλά χρόνια, προσευχήθηκε ό Μανώλης Κουλουκουντής, ήλθαμε νά προσευχηθούμε γιά τήν άνάπαυση τής ψυχής του καί νά ύποσχεθούμε ότι πάντα θά τόν θυμόμαστε. Καί είμαι βέβαιος καί οί γενιές πού θά άκολουθήσουν.

Αιωνία του ή μνήμη».

Στή συνέχεια, τό έκκλησίασμα συγκινήθηκε ιδιαίτερα ακούγοντας τόν κ. Κόλμπουρν, ό όποιος σέ άπταιστα ελληνικά έπλεξε τό έγκώμιο τού Μανώλη Κουλουκουντή.

«'Αγαπητοί Φίλοι,

Σήμερα βρισκόμεθα εδώ στόν ώραίο Καθεδρικό ναό νά δώσουμε εύχαριστίες γιά τήν ζωή ενός ανθρώπου πού αγαπήσαμε καί εκτιμήσαμε πολύ.

'Ο Μανώλης ήταν άνθρωπος ήσυχος.

"Εκανε πολλούς καλούς φίλους, τούς όποιους έβοήθησε μέ συμβουλές καί καθοδηγίες καθώς καί μέ ύλική συμπαράσταση.

"Ηταν επίσης γνήσιος καλλιτέχνης.

Τόν έγνώρισα πρό σαράντα χρόνια όταν ήμουν μέ τό Scottie στους Hobbs Saville.

'Ο Μανώλης ήταν ένας μύθος στήν 'Ελληνική Παροικία, στή Ναυτιλία καί στήν ασφαλιστική αγορά Λονδίνου καί Νέας 'Υόρκης πού ή συμβουλή του καί ή καθοδήγησή του ήταν περιζήτητες.

"Ηταν γενναϊόδωρος σέ όλα καί έδινε καλό παράδειγμα διότι έτιμούσε πάντα τίς υποχρεώσεις του.

"Ας εύχαριστήσουμε τό Θεό γιά τήν ζωή τού Μανώλη καί γιά τήν φιλία του».

'Από τήν οικογένεια τού έκλιπόντα συλλυπητήρια δέχθηκαν ή σύζυγος του κ. Καλλιόπη Κουλουκουντή, ό γιός του Μιχάλης, ό έγγονός του 'Ερρίκος καί ό άδελφός του κ. Μιχάλης Κουλουκουντής.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ

Λιμενικός έκσυγχρονισμός

Από τον περασμένο μήνα μπήκε στο στάδιο της εκτέλεσής το νέο φιλόδοξο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του λιμένος Mina Zayed του Αμπου Ντάμπι. Η μελέτη εκπονήθηκε πρόσφατα από δύο Γερμανικούς οίκους του Αμβούργου (Hamburg Port Consulting και Blohm & Voss) και στοχεύει στην ανώτατη δυνατή ανάπτυξη του λιμένος ώστε να καταστεί σύγχρονος από κάθε άποψη και να προσφέρει εύρυθμο φάσμα μέσων χειρισμού των φορτίων και βοηθητικών υπηρεσιών.

Τόσο ο τοπικός υπεύθυνος της διοικήσεως του λιμένος όσο και το συμβουλευτικό επιτελείο που αποτελούν ειδικοί των παραπάνω δύο γερμανικών οίκων, είναι διατεθειμένοι να εξοπλίσουν τον λιμένα με όλα τα αναγκαία εφόδια, να επεκτείνουν τις δραστηριότητές του και γενικά να τον κάνουν προσιτό και έλκυστικό για τους ενδιαφερομένους. Το λιμάνι Mina Zayed που βρίσκεται στην καρδιά των Αραβικών Εμιράτων, θα διαθέτει αντιπροσώπους τόσο στο Αμπου Ντάμπι όσο και στο Αμβούργο.

Το πρώτο εξάμηνο του 1988 οι εισαγωγές στα Αραβικά Εμιράτα παρουσίασαν αύξηση της τάξεως του 20% σε σύγκριση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1987. Η αξία των εισαχθέντων κατά το φετινό πρώτο εξάμηνο υπολογίζεται σε 3,2 δισεκατομμύρια ντιράμ έναντι 2,6 του προηγούμενου έτους. Πρώτη προμηθεύτρια χώρα ήταν οι Ην. Πολιτείες της Αμερικής.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η κίνηση της Ν. Υόρκης

Μειώθηκε κατά 5,9% η κίνηση του λιμένος της Ν. Υόρκης στον τομέα των διεθνών μεταφορών κατά το 1987. Από τα 58 εκατ. τόννων του 1986 η κίνηση των διεθνών φορ-

τίων έπεσε στα 54,6 εκατ. τόννων. Επί του συνόλου αυτού τα 49,5 εκατ. αναφέρονται στις εισαγωγές και τα 5,1 εκατ. τόννων στις εξαγωγές. Ειδικότερα τα εισαχθέντα χύμα φορτία ανήλθαν σε 39 εκατ. τον. και τα εξαχθέντα σε 2,3 εκατ. τον. Στα δε διάφορα εμπορεύματα τα μέν εισαχθέντα ανήλθαν σε 10,4 εκατ. τον. τα δε εξαχθέντα σε 2,7 εκατ. τον. Η πτώση οφείλεται στη μείωση τόσο των διαφόρων εμπορευμάτων όσο και των χύμα φορτίων και ιδιαίτερα των εισαχθέντων πετρελαιοειδών και των εξαχθέντων παλαιοσιδηρών.

Οι ανωτέρω αριθμοί δεν περιλαμβάνουν την κίνηση του εσωτερικού, η οποία εάν συνυπολογισθεί οδηγεί στο διπλασιασμό της συνολικής κινήσεως.

Το κρίσιμότερο θέμα που απασχολεί τους αρμοδίους είναι η πλήρωση του ελλείμματος της τάξεως του 10,7% που παρουσίασε η κίνηση των εγκιβωτισμένων φορτίων (κοντέινερς) η οποία από 2.340.000 EVP του 1986 έπεσε σε 2.089.000 EVP το 1987, υπολειφθείσα κατά 251.000 EVP. Το έλλειμμα αυτό προκάλεσε μία περαιτέρω πτώση της αμερικανικής θέσεως στον τομέα των κοντέινερς στην παγκόσμια ιεραρχία, στην οποία τώρα η Ν. Υόρκη καταλαμβάνει την πέμπτη θέση υπολειπόμενη του Χόγκ Κόγκ, του Ρόττερταμ, του Κασιούγκ και της Σιγκαπούρης. Η πτώχευση της εταιρίας United States Lines είχε σκληρές επιπτώσεις στην κίνηση και στο γόητρο της Ν. Υόρκης, που αποτελούσε τη κύρια βάση της εταιρίας, της οποίας η απουσία επέφερε την προσωρινή άργία της βάσεως του Howland Hook.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ναυτιλιακές διαπραγματεύσεις με την ΕΟΚ

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα πρόκειται να συμφωνήσει στις απαιτήσεις της Ιαπωνίας να αυξηθούν τα επιτόκια στις κρατικές επιχορηγήσεις για τη ναυπήγηση

νέων πλοίων σε Ευρωπαϊκά ναυπηγεία, σε αντίσ태θμισμα όμως ζητούν από την Ιαπωνία να αυξήσει τις τιμές των νεότευκτων πλοίων που πωλεί στο εξωτερικό, ώστε να συμβαδίζουν με αυτές των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων.

Οι νέες προτάσεις που έχουν μακρά προϊστορία διαπραγματεύσεων θα πρέπει να εφαρμοστούν από την Ιαπωνία πριν εγκριθούν από το Συμβούλιο Υπουργών της ΕΟΚ. Συγχρόνως η ΕΟΚ προσπαθεί να συμπεριλάβει στο νέο σχήμα και την παραγωγή της Νότιας Κορέας, η οποία καλύπτει το 17% της παγκόσμιας αγοράς ναυπηγήσεων. Αντίστοιχα η Ιαπωνία καλύπτει το 47% και η Εύρωπη μόνο το 14% της παγκόσμιας αγοράς κατασκευής νέων πλοίων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Τό εξωτερικό εμπόριο

Οι τελευταίες αναλύσεις του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας προβλέπουν ότι μέχρι τέλους του έτους το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου θα είναι της τάξεως των 17,5 δισεκ. δολλαρίων, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 27% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Τό άνοιγμα μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών υπολογίζεται ότι θα διευρυνθεί. Κατά τους αρμοδίους του παραπάνω υπουργείου οι εισαγωγές παρουσιάζουν ήδη αυξητική τάση κατά 13,5% σε εγχώριο νόμισμα, που ίσως είναι και 19% αν εξαιρεθεί ο τομέας της ενέργειας. Η αύξηση αυτή μπορεί να φθάσει το 16% μέσα στα άμεσα προσεχή χρόνια. Αντίθετα οι εξαγωγές δεν παρουσιάζουν πρόοδο παρά μόνο κατά 12% χωρίς ελπίδα ικανοποιητικότερου ρυθμού στο άμεσο μέλλον.

Οι αρμόδιοι του υπουργείου αποδίδουν το 45% του εμπορικού ελλείμματος που εμφανίζεται από το 1986 στις συναλλαγές με τις άλλες χώρες της ΕΟΚ στη μείωση των συνεισφορών οι οποίες βάρυναν προηγουμένως τις εισαγωγές.

ΙΤΑΛΙΑ

Σύμφωνα με ανακοίνωση της Ιταλικής Υπηρεσίας Ναυτολογίων, ο Ιταλικός εμπορικός στόλος (έκτος επιβατηγών) στα μέσα του 1988, έφθανε τα 1.833 πλοία 7.147.055 τον. d.w. Τό σύνολο αυτό περιλαμβάνει 1.534 φορτηγά και πλοία ξηρού φορτίου 3.895.646 τόννων και 299 δεξαμενόπλοια 3.251.409 τον. d.w.

Αναφορικά με τη ναυπηγική παραγωγή, τό ναυπηγείο της Βενετίας Porto Marghera

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I Cables: CHIOS NAPLES

του συγκροτήματος Φινκαντιέρι άρχισε τη ναυπήγηση ενός πλοίου κοντέινερ των 2.200 EVP και των 34.000 τόν. d.w. για λογαριασμό Ιταλών έφοπλιστών. Οι ίδιοι έφοπλιστάι έδωσαν παραγγελία και για ένα δεύτερο δμοιο πλοίο. Άμφότερα θά έχουν μήκος 208 μ. πλάτος 32,25 μ. και ταχύτητα 19,5 κόμ-βων.

Τέλος συνήλθαν στο Σαλέρνο οι ενδιαφερόμενοι έφοπλιστικοί οίκοι των γραμμών Μεσογείου — Μ. Βρεταννίας οι οποίοι και άναγνώρισαν την ύψηλή ποιότητα των υπηρεσιών του λιμένος. Όπως δήλωσαν οι εκπρόσωποι των εταιριών Contship, CMA και Cunard - Ellerman αντιμετωπίζεται τό ένδεχόμενο αύξησης του ρυθμού έξυπηρετήσεως των γραμμών, ενώ παράλληλα αποφάσισαν νά αύξήσουν ελαφρώς τις μισθώσεις κοντέινερς των 20 ποδών.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Κρατική ύποστήριξη σέ ναυπηγική μονάδα

Ένα από τά μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας, τό Daewoo Shipbuilding πρόκειται νά διασωθεί από την χρεωκοπία μέ κρατικές έπιχορηγήσεις ύψους άνω του ενός δισεκατομμυρίου δολλαρίων. Η κρατική ύποστήριξη έρχεται σέ μία κρίσιμη στιγμή για την ναυπηγική βιομηχανία της Νοτ. Κορέας, καθώς τά ύψηλά χρέη της ναυπηγικής μονάδος (άνω των 1,5 δισεκ. δολλ.) άπειλούσαν νά ύποσκάψουν την μητρική εταιρία του ναυπηγείου, την Daewoo Corporation, ή όποία είναι ένα από τά μεγαλύτερα βιομηχανικά συγκροτήματα της χώρας. Η βοήθεια της Τράπεζας Άνάπτυξης της Κορέας θά έστιασθεί στην έξόφληση δανείων μέ δυσμενείς όρους πού είχαν αποτέλεσμά την σημερινή δεινή θέση της εταιρίας, ενώ τά μακροπρόθεσμα δάνεια μέ χαμηλούς τόκους θά

παραμείνουν στίς ύποχρεώσεις της εταιρίας. Σύμφωνα μέ τό σχέδιο διάσωσης ό άριθμός των εργαζομένων θά παραμείνει στο σημερινό ύψος του αλλά πιθανόν νάγίνουν άλλαγές στην διοίκηση του ναυπηγείου.

Η κρατική ύποστήριξη είναι αποτέλεσμα της πίεσης του ναυπηγείου και της άπειλής της μητρικής εταιρίας νά κλείσει την μονάδα, μία κίνηση πού θά είχε σοβαρές έπιπτώσεις στην οικονομία της χώρας καθώς στο ναυπηγείο της Daewoo άπασχολούνται 14.000 εργαζόμενοι.

Στό καρνέ των παραγγελιών της περιλαμβάνονται 30 πλοία μεταξύ των οποίων έννέα ύπερδεξαμενόπλοια, πέντε τάνκερς τύπου Σουέζμαχ, όκτώ μπάλκερς και τρία κοντεϊνερόπλοια.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Δύσκολος χρόνος

Δύσκολος θά είναι ό φετεινός χρόνος για τό Νορβηγία στον τομέα των πετρελαίων. Τό έλλειμμα ύπολογίζεται σέ 1,4 δισεκ. κορώνες και έφόσον διατηρηθούν τά σημερινά χαμηλά επίπεδα των τιμών, ίσως φθάσει τά 2,4 δισεκατομμύρια.

Σύμφωνα μέ τις άπόψεις του ύπουργείου των Οικονομικών, ύπό τις σημερινές τιμές του πετρελαίου οι έπενδύσεις στην ήπειρωτική ύφαλοκρηπίδα δέν θά έχουν καμμία άπόδοση για τό κράτος, καθώς χαμηλές τιμές του πετρελαίου δημιουργούν άπώλειες, έσόδων της τάξεως των 7-8 έκατομ. κορώνες ήμερησίως. Μόλις πρό τριετίας τά έσοδα του κράτους έφθαναν έτησίως τά 50 δισεκ. κορ. ύπό μορφή φόρων και δικαιωμάτων πού πλήρωναν οι πετρελαϊκές εταιρίες, ενώ τώρα, άν συνεχισθεί έτσι ή κατάσταση, κινδυνεύει τόν έπόμενο χρόνο νά χάσει περί τά 4 δισεκ. κορώνες.

Λόγω των μεγάλων κερδών πού απέφεραν στο παρελθόν τά πετρελαία, ή Βουλή της χώρας είχε αποφασίσει τό 1985 νά άναμειχθεί ένεργώς και άπ' ευθείας τό Κράτος, δεδομένου ότι ήταν ό ιδιοκτήτης των νέων κοιτασμάτων πετρελαίου. Τώρα έπομένως για νά έκπληρώσει τις ύποχρεώσεις του θά πρέπει νά έπενδύσει πολλά δισεκατομμύρια στον τομέα αυτόν. Για νά μετριασθεί αυτός ό κίνδυνος ύπεδείχθη από όρισμένους έπιχειρηματικούς κύκλους νά άφεθούν οι πετρελαϊκές εταιρίες νά αναλάβουν αυτές τις έπενδύσεις, αλλά τό ύπουργείο Οικονομικών άφού μελέτησε την ύπόδειξη κατέληξε στην άπόφαση ότι ή έκποίηση των ένεργητικών του δημοσίου ελάχιστα θά συνέβαλε στον περιορισμό του κινδύνου.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Έπιφυλάξεις για τόν Κώδικα

Η Όλλανδία θά άναθεωρήσει τη θέση της ως προς τόν Κώδικα συμπεριφοράς των Κόνφερανς, έφόσον οι άνεξάρτητοι έφοπλιστάι έμπέσουν στην δικαιοδοσία του. Σχετικές προτάσεις θά ύποβάλει στην προσεχή σύνοδο της UNCTAD, ό δέ άρμόδιος Ύπουργός Μεταφορών και Δημοσίων Έργων άπηύθυνε μήνυμα έπιφυλακής ύποστηρίζοντας ότι και άλλες χώρες της ΕΟΚ και του ΟΟΣΑ συμμερίζονται τις ίδιες άπόψεις.

Ός προς την τακτική των περιορισμών πού έφαρμόζουν όρισμένες χώρες της Δυτικής Άφρικής, ύπογραμμίζεται ότι οι τιμές των ναύλων είναι κατά πολύ ύψηλότερες έφόσον τις μεταφορές των φορτίων κανονίζει κάποιο κεντρικό ναυλωτικό γραφείο. Άναφέρεται σχετικώς τό παράδειγμα μιάς φορτώσεως μέ ναύλο 9.000 φιορινίων κατά EVP πού δόθηκε σέ κάποια Δυτικοαφρικανική έφοπλιστική εταιρία, ενώ την ίδια ώρα συνεργαζόμενος έφοπλιστής ζητούσε 5.500 φιορίνια κατά EVP και όταν ακόμα θά μπορούσε νά έπιτευχθεί προσφορά γύρω σά 3.000 φιορίνια κατά EVP άν είχαν άπευθυνθεί σέ άνεξάρτητους έφοπλιστάς.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

Σέ μία προσπάθεια νά προλάβουν τις έξελίξεις της διάσκεψης του ΟΠΕΚ πού πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στή Βιέννη, οι Σαουδάραβες μέσω της εταιρίας Vela και ή Άμερικανική εταιρία Έξζον, ναύλωσαν άρκετά μεγάλα δεξαμενόπλοια για νά μεταφέρουν άργό από την Άραβία και τόν Περσικό στις διάφορες άγορές.

Πολλά παροπλισμένα δεξαμενόπλοια έπωφελήθηκαν από την αύξημένη ζήτηση και έτσι ό όγκος των παροπλισμένων έπese στά χαμηλότερα επίπεδα της δεκαπενταετίας. Μεταξύ των δεξαμενοπλοίων πού έπαναδραστηριοποιήθηκαν από τόν παροπλισμό ήταν και τρία ελληνόκτητα σκάφη, τά: «Κίγκ Άλεξάντερ», «Όλύμπιαν Σπίριτ» και «Πάρις». Συνολικά τά παροπλισμένα του παγκόσμιου στόλου άνέρχονται σέ 441 σκάφη, συνολικού τοννάζ 7,35 έκατ. τον. d.w., από τά όποία 95 σκάφη, 4,88 έκατ. τον. d.w. είναι δεξαμενόπλοια.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J.N. & N.J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου εξηγήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Ζεύς», δεξαμενόπλοιο, πού υπέστειλε κυριακή σημαία, 87.667 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, πού ανήκει στην εταιρία «Mytika Shipping Company Limited» (κυρία Έλσι. Σαρόγλου).

— «Καλή Λ.», μπάλκερ, πρώην «Quebec» υπό αγγλική σημαία, 35.716 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, πού ανήκει στην εταιρία «Elprimero Inc.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Πάλ Φάλκον», φορτηγό, πρώην «Lux Falcon» υπό σημαία Βανουάτου, 9.835 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, πού ανήκει στην εταιρία «ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Γεώργ. Καρδίζης).

— «Κύδων», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ravan Doot» υπό ινδική σημαία, 16.486 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1960, πού ανήκει στην εταιρία «Penta Maritime S.A.» (κ. Έμμ. Μαμιδάκης).

— «Ναυσικά», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Juliet» υπό παναμαϊκή σημαία, 1.598 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1960, πού ανήκει στην εταιρία «ΑΛΦΕΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Άλκ. Κορρές).

— «Αϊτζιάν Ση», μικτό, πού υπέστειλε τη σημαία των Μπαχάμας, 54.001 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, πού ανήκει στην εταιρία «Aegean Sea Traders Corporation» (κ. Μιχ. Γιαννίσης).

Αγοραπωλησίες

Σε Έλληνες επωλήθη τό στροβιλοκίνητο ιαπωνικό δεξαμενόπλοιο «Kaimon Maru» 178.351 τόν. d.w., 95.605 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 7,8 εκατ. δολλαρίων.

Σε συμφέροντα Χόγκ Κόγκ επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μεγάλο μπάλκερ κάρριερ «Κέϊπ Σάν» 115.200 τόν. d.w., 62.311 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 12 εκατ. δολλαρίων.

Μεταξύ Έλλήνων φέρεται πωληθέν τό μπάλκερ κάρριερ «Μυκόν Γουαίθ» 21.743 τόν. d.w., 13.382 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 6,3 εκατ. δολλαρίων.

Σε Έλληνες του Λονδίνου επωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία πάναμαξ μπάλκερ κάρ-

ριερ «Άμαζών» 61.214 τόν. d.w. 31.584 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 7,1 εκατ. δολλαρίων.

Σε Έλληνες επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Σάνραϊζ» 3.723 τόν. d.w., πολωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού 1.175.000 δολλαρίων. Τό πλοίο μετονομάσθηκε Νίκιτι καί διατήρησε τη κυανόλευκο.

Διαλύσεις

Επωλήθη γιά διάλυση τό υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Σπύρο» 12.847 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1962.

Αντιπροσωπεία της Ίντερκάργκο στο Τόκυο

Πολυάριθμη αντιπροσωπεία της Ένώσεως Πλοιοκτητών Ξηρού Φορτίου (Ίντερκάργκο) με επικεφαλής τόν πρόεδρο κ. Άριστομένη Καραγεώργη, συναντήθηκε στις 21 Νοεμβρίου με τόν πρόεδρο της Ένώσεως Ιαπώνων Έφοπλιστών κ. Κ. Αϊντα καί τόν διευθυντή του τμήματος διεθνών υποθέσεων του Υπουργείου Μεταφορών κ. S. Iwamura καί συζητήσαν τις δυνατότητες γιά συμμετοχή των Ιαπώνων έφοπλιστών στην Ίντερκάργκο.

Ναυτιλιακό Συμπόσιο στη Λιβερία

Με την εύκαιρία του έορτασμού της 40ης έπετειού του ναυτιλιακού προγράμματος της Λιβερίας, ή Ύπηρεσία Ναυτιλιακών Υποθέσεων της χώρας θά διοργανώσει τό 40 ετήσιο συμπόσιο της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας στις 19 Ιανουαρίου στην Μονρόβια. Τό κύριο θέμα του συνεδρίου θά είναι τό μέλλον των άνοικτών νηολογίων καί των νέων διπλών θυγατρικών νηολογίων.

Η BIMCO γιά την Ναυτική Έκπαίδευση

Στις προσπάθειες γιά καλύτερη ναυτική εκπαίδευση ή BIMCO θά έχει πλέον την συνδρομή του Ίνστιτούτου των Ναυλομεσιτών του Λονδίνου. Τό Ίνστιτούτο πού ιδρύθηκε τό 1911 παρέχει ναυτιλιακές σπουδές δι' άλλολογραφίας σε σπουδαστές από όλο τόν κόσμο ενώ ή BIMCO διοργανώνει σεμινάρια

σε πρακτικά ναυτιλιακά θέματα από τόν Νοέμβριο του 1987. Με τη συμφωνία αυτή οι δύο οργανισμοί θά συνεργαστούν στην προώθηση των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων τους σε διεθνές επίπεδο. Στις αρχές του 1989 οι δύο οργανισμοί θά συνδιοργανώσουν ένα εκπαιδευτικό σεμινάριο στο Λονδίνο, ενώ παρόμοια σεμινάρια θά διοργανωθούν καί σε άλλες πόλεις της Βρετανίας.

Η πρόληψη παρανόμων πράξεων στα πλοία

Η βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων ρο-ρο καί ή επανεξέταση του καθεστώτος λήψης μέτρων γιά την πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά έπιβατών καί πληρωμάτων στα πλοία ήταν τά κυριότερα, από τά θέματα, μέ τά όποια άσχολήθηκε ή 56η σύνοδος της Έπιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO πού πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο.

Στά πλαίσια της συνόδου πραγματοποιήθηκαν καί διεθνείς διασκέψεις γιά τό παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου καί ασφαλείας καί τό έναρμονισμένο σύστημα έπιθεωρήσεων καί πιστοποιητικών των πλοίων.

Στις διασκέψεις αυτές υιοθετήθηκαν: Τό νέο κεφάλαιο IV της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS 1974, πού αναφέρεται στο μελλοντικό σύστημα επικοινωνιών των πλοίων, του όποιου ή πλήρης έφαρμογή θά έχει συντελεσθεί τό 1999.

Τά πρωτόκολλα 1988 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS 1974 καί της Διεθνούς Σύμβασης περί γραμμών φόρτωσης (L.L.) 1966, μέ τά όποια έναρμονίζονται τά χρονικά διαστήματα έπιθεώρησης των πλοίων καί καθιερώνονται νέοι τύποι πιστοποιητικών.

Οι τεχνικοί όροι προστασίας περιβάλλοντος

Η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του ΥΕΝ εξέδωσε ένα ειδικό έγχειρίδιο γιά την υποβοήθηση του προσωπικού των λιμενικών αρχών στην κατανόηση όρισμένων τεχνικών, κυρίως, εύχρηστων όρων, πού χρησιμοποιούνται από τους άσχολούμενους με περιβαλλοντικά θέματα καί ειδικότερα μέ την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Γιά την σύνταξη του έγχειριδίου επιλέχθηκαν όροι πού δέν έχουν άποδοθεί επαρκώς μέχρι σήμερα καί σήμερα καί χρησιμοποιήθηκαν έπιστημονικά τεκμηριωμένες έννοιες από την ξένη, κυρίως, βιβλιογραφία.

Δανειοδότηση του Νεωρίου

Μέ άπόφαση της Έπιτροπής Νομισματικών καί Πιστωτικών Θεμάτων εγκρίθηκε ή χορήγηση από την Έθνική Τράπεζα, την ΕΤΒΑ καί την Ίονική Τράπεζα, στο Νεώριο Ναυπηγείο Σύρου, ανάλογα μέ τό ποσοστό συμμετοχής κάθε μιάς στο μετοχικό κεφάλαιο, δανείου μέχρι συνολικού ποσού 1,3 δις. δραχμών γιά την κάλυψη επενδυτικών άναγκών.

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEAEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3846/8 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΒΡΑΒΕΥΣΕ ΔΥΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ

Σε μικρή τελετή που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος στις 7 Νοεμβρίου, βραβεύθηκαν οι τελειόφοιτοι φοιτητές της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής 'Αλ. 'Αχ. Πατούνης και 'Αλκμήνη Γ. Χοχλιδάκη που άριστευσαν στα μαθήματα Ναυτιλιακής Οικονομίας και Ναυτικού Δικαίου.

Στη φωτογραφία οι βραβευθέντες φοιτητές της ΑΒΣΠ ανάμεσα από τό σημερινό και πρώην πρόεδρο του ΝΕΕ κ.κ. Γιώργο Λαναρά και Κώστα Φαφαλιό.

Μνημόσυνο για τὰ θύματα του «Τζούπιτερ»

Στη Βρεταννική φρεγάτα «Τζούπιτερ» που βρισκόταν στον Πειραιά τελέσθηκε τή Δευτέρα μνημόσυνο για τούς δύο Έλληνες ναυτικούς Βασ. Ψωμά και 'Αθαν. Γολεμάτη και τή δεκατετράχρονη Βρεταννίδα μαθήτριά Βίβιαν Μπάρλεϋ που έχασαν τή ζωή του κατά τή βύθιση του κρουαζιεροπλοίου «Τζούπιτερ» στις 21 'Οκτωβρίου έξω από τό λιμάνι του Πειραιώς μετά τόν έμβολισμό του από ιταλικό φορτηγό.

Στό μνημόσυνο παραβρέθηκαν οι ύπουργοί Ναυτιλίας Βασ. Σαραντίτης και Αιγαίου Εύαγ. Γιαννόπουλος, οι αναπληρωτές ύπουργοί 'Εθνικής Οικονομίας και 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ.κ. Σκουλάς και 'Αντ. Ντεντιδάκης, ό Βρεταννός πρέσβης Σέρ Τζέρεμυ Τόμας, ό αρχηγός και ύπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος Χρ. Ντούνης και Γεώργ. Βασόπουλος, εκπρόσωπος του Πολεμικού Ναυτικού, ό κυβερνήτης τής βρεταννικής φρεγάτας, οι πλοιοκτήτες του βυθισμένου κρουαζιεροπλοίου και συγγενείς τών θυμάτων.

Στεφάνια και άνθοδέσμες έριξαν στη θάλασσα πάνω από στό στίγμα του ναυαγίου, οι ύπουργοί, ό βρεταννός πρέσβης και ό αρχηγός του Λιμενικού Σώματος.

Χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών

'Η "Ένωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών θά άπονεύει και έφέτος χρηματικά βραβεία (150.000 δρχ. έκαστο) σε δέκα παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις στα 'Ανώτατα και 'Ανώτερα 'Εκπαιδευτικά 'Ιδρύματα για τό ακαδημαϊκό έτος 1988-89. Τά άνωτέρω βραβεία άπονέμονται για τέταρτη χρονιά φέτος στη μνήμη του 'Αντώνη Χανδρή, επί πολλά έτη Προέδρου τής Ε.Ε.Ε.

'Επίσης ή Ε.Ε.Ε. συνεχίζοντας μία παράδοση 13 χρόνων θά άπονεύει βραβείο 200.000 δρχ. καθώς και τιμητικό δίπλωμα στο ναυτικό που συνταξιοδοτήθηκε τό 1986 με τήν μακρότερη και εύδοκιμο θαλάσσια ύπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία άνω τών 4.500 τον. d.w. Φέτος θά βραβευθεί ό κ. 'Εμμανου-

ήλ Μαραγκουδάκης.

'Η άπονομή τών βραβείων θά γίνει σε ειδική τελετή τήν Τρίτη 13 Δεκεμβρίου 1988 και ώρα 12.00 στα γραφεία τής 'Ενώσεως ('Ακτή Μιαούλη 85 και Φλέσσα 2, Πειραιώς).

Παράδοση Τροχαίου 'Υλικού από τὰ Ναυπηγεία 'Ελευσίνος

Πραγματοποιήθηκαν στις 24 Νοεμβρίου στις έγκαταστάσεις τών Ναυπηγείων 'Ελευσίνος, τὰ έγκαίνια τής νέας μονάδας παραγωγής σιδηροδρομικού τροχαίου ύλικού και ή παράδοση τής πρώτης φορτάμαζας έλληνικής κατασκευής.

Στό έργο άναφέρθηκαν, κατά τήν διάρκεια τής τελετής, ό Πρόεδρος τής 'Εμπορικής Τράπεζας και τών Ναυπηγείων 'Ελευσίνος κ. 'Αδαμάντιος Πεπελάσης, ό 'Υπουργός Μεταφορών- 'Επικοινωνιών κ. Γ. Χαλαλάμπους, ό 'Υφυπουργός 'Εθν. Οικονομίας κ. Γ. Παπαντωνίου, ό πρόεδρος Δ.Σ. του ΟΣΕ κ. Α. Λαμπρινόπουλος, ό 'Υπουργός- 'Αναπληρωτής 'Υπουργείου 'Εξωτερικού 'Εμπορίου τής Λαϊκής Δημοκρατίας τής Γερμανίας κ. Meyer, ό βουλευτής κ. Σ. Ράλλης, ό πρόεδρος του Σωματείου 'Εργαζομένων κ. Κ. Καραπουνός και ό εκπρόσωπος τής ΓΣΕΕ κ. Ν. Χαρίτος.

Στήν εκδήλωση παρέστησαν επίσης ό γεν. γραμματέας του 'Υπουργείου 'Εμπορίου κ. Κ. Τζινιέρης, ό πρέσβης τής Λαϊκής Δημοκρατίας Γερμανίας κ. Brie, ό γενικός διευθυντής τής Schienenfahrzeuge κ. Donhauser και εκπρόσωποι του Πολεμικού Ναυτικού.

'Η καταλληλότητα τών όχηματων

Τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας με έγκυκλιό του προς τίς λιμενικές αρχές και τούς έξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες καθιστά γνωστές τίς πρόσθετες απαιτήσεις που θεσπίζονται με τό νέο κανονισμό καταλληλότητας όχηματων πλοίων και προς τίς όποιες θά πρέπει νά συμμορφωθούν τά «ύπάρχοντα» όχηματαγωγά πλοία.

Οι απαιτήσεις αυτές άφορούν τή σήμανση καταστρωμάτων, τόν έφοδιασμό με φορητό άνιχνευτή, τόν έξοπλισμό έχμασης, τό έγχειρίδιο στοιβασίας και στερέωσης όχημάτων και τήν ένδιάιτηση έπιβατών.

'Αντικανονική πλοιαρχία

'Η "Ένωση Πλοιαρχών γνώρισε στο YEN ότι σύμφωνα με πληροφορίες της στο φέρρου μπότ «Πώλ», 590 τον. γκρός, που άναχώρησε από τόν Πειραιά για τήν εκτέλεση πλώων μεταξύ Ρίου — 'Αντιρρίου, πλοιαρχεύει πρακτικός πλοίαρχος. 'Η ένέργεια αυτή, ύπογραμμίζει ή ΠΕΠΕΝ, είναι αντίθετη με τή νομοθεσία ή όποια προβλέπει ότι σε Ε/Γ σκάφη

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059

ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIER
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES

πάνω από 500 τον. γκρός πλοιαρχεύει πλοίαρχος Α' τάξεως ή τουλάχιστον Β' τάξεως γι' αυτό και ζητεί την άμεση εφαρμογή της νομοθεσίας και την αντικατάσταση του πρακτικού πλοίαρχου με προσοντούχο.

Ό κ. Κουμανάκος ύπασπιστής του Ύπουργού

Ύπασπιστής του Ύπουργού κ. Βασίλη Σαρντίτη τοποθετήθηκε ο ύποπλοίαρχος κ. Γεώργ. Κουμανάκος. Με την ίδια απόφαση του Ύπουργού ο πλωτάρχης Γεώργ. Καραρώνης τοποθετήθηκε στην ΑΔΣΕΝ Ύδρας.

Έλεύθερος Έλληνας ναυτικός

Μετά από ενέργειες της ελληνικής πρεσβείας στην Τύνιδα αφέθηκε έλεύθερος ο ναυτικός Χρήστος Λουκόπουλος, ο οποίος είχε καταδικασθεί τόν περασμένο Μάρτιο σέ φυλάκιση ενός έτους. Ο άνωτέρω ναυτικός πού ήταν ναυτολογημένος στίς φορηγός «Πόπη» πρόκειται, σύμφωνα μέ σχετική άνακοίνωση του ΥΕΝ, σύντομα νά επαναπατρισθεί.

• Αφέθηκαν έλεύθεροι και επέστρεψαν στην Ελλάδα οι τέσσερις ναυτικοί πού κρατούνταν στίς αϊγυπτιακές φυλακές.

Βοήθεια σέ ναυαγούς

Βάρκα μέ πέντε Μεξικανούς ναυαγούς βρήκε τό ελληνικό φορηγό «Mini Lizard», βόρεια του Γιουκατάν της Κεντρικής Αμερικής, και τή ρυμούλκησε. Ταυτόχρονα ο πλοίαρχος του σκάφους ειδοποίησε τήν Αμερικανική Ακτοφυλακή και εκείνη, μέ τή σειρά της, τή μεξικανική, πλωτό της όποιας ρυμούλκησε άσφαλώς τή βάρκα μέ τούς ναυαγούς.

Δολοφονία Έλληνας πλοίαρχου στίς Λάγος

Νιγηριανοί ληστές στή διάρκεια επιθέσεως έναντίον του πλοίου - ψυγείου «Βίκτορου Ρήφερ» μέ σημαία Όνδούρας πού βρισκόταν στή ράδα του Λάγος σκότωσαν τόν πλοίαρχο του σκάφους Εύάγγελο Νήρο.

Τό πλοίο, προερχόταν από τήν Όλλανδία μέ άλιεύματα τά όποια επρόκειτο νά έκφορώσει στίς Λάγος.

Διάλεξη της Λέσχης Άποφοίτων Ύδρας

Η Λέσχη Άποφοίτων Σχολής Ναυτιλίας Ύδρας οργανώνει σήμερα και ώρα 7.30 μ.μ. διάλεξη μέ θέμα «High performance Antifoulants and Tank Linings» και όμιλητή τόν κ. Kavin Brown. Η διάλεξη, στήν όποία έχουν κληθεί νά παραστούν τά μέλη της Λέσχης και άλλοι ενδιαφερόμενοι, θά δοθεί στίς ξενοδοχείο Royal Olympic, Διάκου 32, στήν περιοχή Μακρυγιάννη, θά άκολουθησει δέ δέξωση.

Τό Διεθνές Σεμινάριο γιά τά μέτρα έλέγχου της ρύπανσης της θάλασσας

Μέ μεγάλη έπιτυχία πραγματοποιήθηκε τή Δευτέρα και τήν Τρίτη (28 και 29 Νοεμβρίου) στίς άμφιθέατρο της Έταιρίας Eietson τό διεθνές σεμινάριο μέ θέμα τήν εφαρμογή του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78 — Πρακτικά Προβλήματα και Λύσεις πού διοργανώθηκε από τήν Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA σέ συνεργασία μέ τόν IMO και τήν INTERTANKO.

Όπως είναι γνωστό, ή HELMEPA έχει άσχοληθεί ένεργά μέ τήν εφαρμογή του Παραρτήματος I, πού άφορά στήν ρύπανση από πετρελαιοειδή από τά πλοία, πρίν άκόμα αυτό τεθεί σέ εφαρμογή τό 1983. Τότε ή HELMEPA δεσμεύτηκε έθελοντικά νά έργαστεί γιά τήν πλήρη εφαρμογή όλων των Παραρτημάτων της MARPOL 73/78 και τό σεμινάριο θά επιχειρήσει μιά έκτίμηση των άποτελεσμάτων του Παραρτήματος I και των έπιπτώσεών του στίς περιβάλλον, στίς ιδιοκτήτες και διαχειριστές, καθώς και στίς έλέγχους στίς λιμάνια προσεγγίσεως των πλοίων.

Μέ φροντίδα των οργανώτων μία έντυπωσιακή ομάδα ειδικών άφίχθησαν στήν Ελλάδα και συζήτησαν μερικά πρακτικά προβλή-

ματα — και πρακτικές λύσεις — πού άφορούν στήν εφαρμογή του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78.

Αν και οι συζητήσεις άφορούσαν ένα έξειδικευμένο τεχνικό θέμα, τό σεμινάριο αυτό άποτελέσε ένα σημαντικό γεγονός στή διεθνή ναυτιλία, ειδικά γιά διαχειριστές δεξαμενοπλοίων και τήν βιομηχανία πετρελαίου.

Τό σεμινάριο ύποστήριζαν έταιρίες πετρελαίου, διαχειριστές πετρελαιοφόρων και οργανισμοί χρηματοδότησης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και από αυτό άποδεικνύεται σεμινάριο είχε τήν πλατεία ύποστήριξη της ναυτιλιακής κοινότητας.

Συγκεκριμένα τό σεμινάριο ύποστήριζαν οι: ABN Bank, Capeside Steamship, Ceres Hellenic Shipping Enterprises, Chase Mahattan Bank, Citibank, Eietson Corporation, International Operations, Intertanko, Lloyd's of London Press, Maymar Marine Enterprises, Mobil Oil, Papachristides Ltd., Pegasus Ocean Services, Shell Oil, Springfield Shipping, Sun Enterprises, Thenamaris Ships Managements, Tsakos Shipping Group, Texaco, the UK P & I Club.



Στιγμιότυπο από τήν πολύ έπιτυχημένη έκδήλωση του Συλλόγου Άποφοίτων του Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης του City University Business School του Λονδίνου, ή όποία πραγματοποιήθηκε στίς ξενοδοχείο Μεγ. Βρεταννία στίς 7 Νοεμβρίου, μέ τήν εύκαιρία της ιδρύσεως του Συλλόγου τους.

Στή φωτογραφία διακρίνεται ό Βρεταννός πρέσβης Σέρ Τζέρεμι Τόμας, ό κύριος όμιλητής της έκδήλωσης κ. Γράχαμ Νταϊή, πρόεδρος του «Rover Group», ό διεθυντής του Κέντρου, καθηγητής κ. Κώστας Γραμμένος και ό πρόεδρος του Συλλόγου Άποφοίτων κ. Νίκος Τριανταφυλλάκης.

MARSHALL CLEGG MARINE CONSULTANTS

JONATHAN CLEGG

STRATIS PORFYRATOS

THE KEF BUILDING 110-112 NOTARIA STR. 185 35 PIRAEUS, GREECE
TEL: (01) 4532418-4532451 TELEX: 21070 MCMC GR TELEFAX: (01) 4533160

ΟΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ 1989 ΓΙΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Καθορίστηκαν από το Υπουργείο οι εξεταστικές περιόδους έτους 1989, για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας ως εξής:

Πλοίαρχοι Γ': Για την πρώτη εξεταστική περίοδο υποβολή δικαιολογητικών μέχρι 27 Φεβρουαρίου 1989, ύγειονομική εξέταση μέχρι 14 Μαρτίου και έναρξη εξετάσεων στις 27 Μαρτίου. Για τη δεύτερη εξεταστική περίοδο οι τελευταίες προθεσμίες είναι 18/8, 4/9 και 18/9 αντίστοιχα.

Πρακτικοί Πλοίαρχοι: Για την Α' εξεταστική περίοδο οι προθεσμίες είναι 17/4, 2/5 και 15/5 και για τη Β' 8/11, 24/11 και 8/12, αντίστοιχα.

Μηχανικοί Γ': Για την Α' εξεταστική περίοδο είναι 3/3, 20/3 και 3/4 και για τη Β' 4/9, 19/9 και 3/10.

Πρακτικοί Μηχανικοί: Για την Α' εξεταστική περίοδο είναι 23/1, 7/2 και 21/2 και για τη Β' 20/6, 4/7 και 18/7.

Μηχανοδηγοί Α': Για την Α' εξεταστική περίοδο είναι 14/3, 28/3 και 11/4 και για τη Β' 4/9, 19/9 και 3/10.

Ηλεκτρολόγοι: Για την Α' εξεταστική περίοδο είναι 14/2, 1/3 και 14/3 και για τη Β' 6/10, 23/10 και 6/11.

Ραδιοηλεγραφητές Β': Για την εξεταστική Α' περίοδο είναι 9/1, 23/1 και 6/2 και για τη Β' 5/6, 20/6 και 3/7.

Οικονομικοί Α': Μία εξεταστική περίοδος: Τά δικαιολογητικά μέχρι 27 Δεκεμβρίου 1988, ύγειονομική εξέταση μέχρι 11/1 και έναρξη εξετάσεων 25/1.

Οικονομικοί Β': Για την Α' εξεταστική περίοδο είναι 6/2, 20/2 και 6/3 και για τη Β' 31/7, 16/8 και 29/8.

Φροντιστές και Πρακτικοί Φροντιστές: Μία εξεταστική περίοδος. Τά δικαιολογητικά μέχρι 9/1, ή ύγειονομική εξέταση μέχρι 23/1 και έναρξη εξετάσεων 6/2.

Κυβερνήτες Α' - Β' Ρυμουλκών - Ναυκληροί: Για την Α' εξεταστική περίοδο είναι 6/2, 20/2 και 6/3 και για τη Β' 11/8, 28/8 και 11/9.

Κυβερνήτες Τουριστικών Θαλαμηγών: Μία εξεταστική περίοδος. Τά δικαιολογητικά μέχρι 6/2, ή ύγειονομική εξέταση μέχρι 20/2 και έναρξη εξετάσεων 6/3.

Αρχιθαλαμηπόλοι Α' - Β': Για την Α' εξεταστική περίοδο είναι 1/2, 15/2 και 1/3 και για τη Β' 2/10, 16/10 και 30/10.

Αρχιμάγειροι Α' και Μάγειροι Α' - Β': Για την Α' εξεταστική περίοδο είναι 1/2, 15/2 και 1/3 και για τη Β' 2/10, 16/10 και 30/10.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας έγιναν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

• Πλοίαρχοι Βασ. Παπαγιάννης, στη Διεύθυνση Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας, και Άντ.

Καλούδης, στη Διεύθυνση Π.Σ.Ε.Α.

• Αντιπλοίαρχοι Άλ. Δασκαρόλης στο λιμεναρχείο Ρόδου και Νικ. Κаланτζής, στην ΑΔ-ΣΕΝ Ρόδου

• Πλωτάρχες Βασ. Στεργιάδης στην Ειδική Υπηρεσία Έργων, Δημ. Άνδρουτσος

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

**ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ**

**ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ — ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ —
ΑΝΑΠΗΡΟΥΣ**

**Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ**

STOURAITIS TAX FREE CARS

Klapdorp 24
2000 Antwerpen
Teleph: 00323 - 2317168
or 2317473
Home: 00323 - 2396523

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:
Νοταρά 50, 2ος όρος
Τηλέφ.: 4117838

στο λιμεναρχείο Πειραιώς και Ίωάν. Φουρναράκης, στο λιμεναρχείο Ρόδου.

• Υποπλοίαρχοι Χρ. Δρακάτος στη Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας του υπουργείου, Γεωργ. Κολιτσόπουλος στο προξενικό λιμεναρχείο Νέας Υόρκης, Γεώργ. Βουρέκας στο υπολιμεναρχείο Ναυπλίου Δημ. Κυμπούρης στο υπολιμεναρχείο Νάξου, Χαράλ. Δαούσης στο λιμεναρχείο Πατρών.

• Ανθυποπλοίαρχοι Γρηγ. Κανελλόπουλος στο υπολιμεναρχείο Πόρτο Χελίου, και Άγγ. Κουδέρης στο λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης.

• Ο σημαioφόρος Άριστ. Σαλβάνος στο υπολιμεναρχείο Ύδρας.

Με την ίδια απόφαση ανατίθενται καθήκοντα προϊσταμένου του Τμήματος Προγραμματισμού, Κανονισμών και Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων στον αντιπλοίαρχο Παν. Παρασκευόπουλο.

Εξ άλλου, με διαταγή του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος Αντιναυάρχου Χρ. Ντούνη τοποθετούνται στη Διεύθυνση Έλέγχου Έμπορικων Πλοίων ο Πλωτάρχης Γ. Σιάμος και οι υποπλοίαρχοι Γ. Στρούμπης και Άντ. Ίορδανίδης και στη Διεύθυνση Ασφαλείας ο υποπλοίαρχος Άπ. Κούρτης.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 29.189.800 δρχ., επέβαλαν τον περασμένο Οκτώβριο οι λιμενικές αρχές της χώρας για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Ειδικότερα επιβλήθηκαν πρόστιμα 11.624.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 11.023.300 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος 2.020.000 δρχ., για ρύπανση της θάλασσας, 1.984.000 για παράνομη όδηγηση ταχυπλόων σκαφών, 1.322.500 δρχ. για μεταφορά υπεράριθμων επιβατών από πλοία, 1.022.000 δρχ. για παράβαση του Κανονισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας και 194.000 δρχ. για παράβαση της νομοθεσίας ναυλώσεως θαλαμηγών σκαφών.

Τό λιμεναρχείο Πειραιώς επέβαλε πρόστιμο 800.000 δρχ., στον πλοίαρχο του παναμαϊκού φορτηγού «Mild Extend» γιατί έφριξε τον περασμένο μήνα στη θάλασσα, στο Νέο Ίκονιο του Περάματος, 60 σάκκους χαλασμένο ρύζι.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ εκδόθηκαν τον Οκτώβριο 540 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η καταμέτρηση των άλιευτικών

Όδηγίες προς τις λιμενικές και προξενικές αρχές για την ακολουθούμενη στην καταμέτρηση της χωρητικότητας των επαγγελματικών άλιευτικών σκαφών διαδικασία παρέχει η Διεύθυνση Έλέγχου Έμπορικων Πλοίων του υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας.

Στή σχετική εγκύκλιο τονίζεται ότι η ίδια διαδικασία ακολουθείται και όταν ζητείται από τους ιδιοκτήτες επαγγελματικών άλιευτικών σκαφών να ανακαταμετρηθούν τα σκάφη τους.

Τά ύφαλοχρώματα μεγάλη άντοχής

Η Επιθεώρηση Έμπορικων Πλοίων γνωστοποίησε στις εφοπλιστικές ενώσεις, τον Έλληνικό Νηογνώμονα και τις αρμόδιες λιμενικές αρχές ότι η χρήση ειδικών ύφαλοχρωμάτων μεγάλης άντοχής στα ύφαλα των πλοίων ηλικίας άνω των 20 ετών πρέπει να ά-

ποδεικνύεται με την προσκόμιση βεβαίωσης του συνεργείου που πραγματοποίησε τον ύφαλοχρωματισμό.

Δυναμική παρουσία στον Ναυπηγικό τομέα

Η εταιρία Marine Industrial Services, μία από τις πρώτες μελετητικές - κατασκευαστικές επιχειρήσεις στον ναυπηγικό τομέα που διαθέτει δικό της ναυπηγείο, δραστηριοποιείται έντονα τελευταία με νέες κατασκευές.

Η MIS ιδρύθηκε από τον ναυπηγό κ. Αθω Καλλίρη με το σκεπτικό ότι το 1992 πρέπει να βρεθεί η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία έτοιμη και ικανή να ανταγωνιστεί τους Ευρωπαίους εταίρους της και να ετοιμασθεί για την κατασκευή πολεμικών πλοίων υψηλής τεχνολογίας για την κάλυψη των αναγκών του Πολεμικού μας Ναυτικού.

Τό τεχνικό υπόβαθρο καλύπτεται με τη συμμετοχή στην εταιρία πεπειραμένων διπλωματούχων ναυπηγών - μηχανολόγων μηχανικών καθώς και πρώην στελεχών των Έλληνικών Ναυπηγείων, γεγονός που επιτρέπει την ανάπτυξη μελετών πρωτόγνωρων για τα ελληνικά δεδομένα, όπως είναι, λόγου χάρη, μία πρόσφατη μελέτη επιμηκύνσεως έξι αδελφών κοντεινερπλοίων ολικού

μήκους 180 μέτρων και η αύξηση της μεταφορικής τους ικανότητας κατά 5.500 τόνους. Επίσης τό τεχνικό υπόβαθρο της εταιρίας αυτής σε συνδυασμό με τό πλεονέκτημα της υπάρξεως ιδιόκτητου ναυπηγείου και τή δυνατότητα επιλογής των πλέον κατάλληλων υπεργολάβων ανεγνωρισμένης εμπειρίας και οικονομικής επιφανείας εξασφαλίζει συνέπεια και ακρίβεια στους χρόνους παραδόσεως, όπως αποδείχθηκε άλλωστε από την κατασκευή του νέου υδρογραφικού σκάφους του Πολεμικού Ναυτικού τό οποίο παραδίδεται εντός του συμβατικού χρόνου των 12 μηνών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τό ναυπηγικό πρόγραμμα της MIS καλύπτεται από τήν κατασκευή ενός όχηματγωγού που ναυπηγείται για τήν Ίερά Κοινότητα του Αγίου Όρους, ενός αλιευτικού αλιείας τόνου για τόν αλιευτικό συνεταιρισμό Καλύμνου (αποτελεί και τήν πρώτη επένδυση που γίνεται στην Ελλάδα με τή χρήση των αντισταθμιστικών όφελών) και σειράς θαλαμηγών υψηλής κλάσεως.

Τηλεοπτικά προγράμματα για τά πλοία

Προγράμματα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασεως άρχισαν να προβάλλονται σε

πλοία της άκτοπλοίας, σε μία προσπάθεια ψυχαγωγίας του επιβατικού κοινού και ταυτόχρονα παροχής τουριστικών και άλλων χρήσιμων πληροφοριών.

Ήδη τέτοια προγράμματα παρουσιάζονται τόσο στα ιπτάμενα δελφίνια, όσο και σε άλλα πλοία έσωτερικών γραμμών.

Παρουσιάζοντας τούς στόχους της εταιρίας «Video News Cast» που έχει αναλάβει τήν παραγωγή και έκμετάλλευση προγραμμάτων του κλειστού κυκλώματος στα άκτοπλοϊκά πλοία ό γενικός διευθυντής της κ. Γιάννης Γαβαλάς είπε ότι μέσα στό 1989 θά κυκλοφορήσει τρίωρη βιντεοκασέτα με τίτλο «Shipping Video» για τά μεσογειακά και ποντοπόρα πλοία.

Έκδήλωση του Συλλόγου Αποφοίτων ΑΔΣΕΝ/Σύρου

Ο Σύλλογος Αποφοίτων Πλοιάρχων ΑΔΣΕΝ/Σύρου οργανώνει τήν ετήσια χοροεσπερίδα του στό κοσμικό κέντρο «ΤΟΥΝΕΛ», Λεωφ. Συγγρού 123 Αθήνα στίς 16 Δεκεμβρίου.

Όσοι από τούς αποφοίτους της Σχολής ενδιαφέρονται παρακαλούνται να τό δηλώσουν εγκαίρως στό τηλέφωνο του Συλλόγου 4133.191.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνόμε τήν κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ

1950 - 1988



Ο άδοκτος θάνατος της Χριστίνας Ωνάση συγκλόνισε την Έλληνική ναυτιλιακή κοινότητα και το πανελλήνιο και ήρθε να επιβεβαιώσει την τραγική μοίρα της οικογένειας Ωνάση που παρουσιάζεται με κάποια αρχειοελληνική τραγωδία, τελευταίο θύμα της οποίας υπήρξε η άτυχη Χριστίνα.

Η έκλιπούσα γεννήθηκε στη Νέα Υόρκη τον Δεκέμβριο του 1950 και πέρασε τα παιδικά της χρόνια στη Νότιο Γαλλία.

Μετά τον τραγικό θάνατο του αδελφού της Αλεξάνδρου, τον Ιανουάριο 1973, αρχίζει να δραστηριοποιείται κοντά στον αείμνηστο πατέρα της, τον οποίο διαδέχεται μετά τον θάνατό του τον Μάρτιο 1975. Καί η σύνεση που επέδειξε στη διαχείριση των πολυσχιδών δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων Ωνάση σε συνδυασμό με το πατροπαράδοτο επιχειρηματικό δαιμόνιο είχε σαν αποτέλεσμα να διατηρηθεί η άνθιση του μεγάλου αυτού συγκροτήματος που εξυπηρετεί ταυτόχρονα τους στόχους, τους σκοπούς και τα έργα του κοινωφελούς Ίδρυματος «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης», ενώ η ίδια η Χριστίνα, εκπληρώνοντας και την επιθυμία του πατέρα της, βοήθησε ποικιλοτρόπως στην υλοποίησή τους που στην Ελλάδα αντικατοπτρίζεται με το δημιουργούμενο καρδιοχειρουργικό κέντρο.

Για την Ελλάδα και τη Ναυτιλία ο χαμός της Χριστίνας Ωνάση υπήρξε ένα επώδυνο πλήγμα και τα πάντα από τη τεράστια παρουσία και το έργο της οικογένειας Ωνάση στη θάλασσα και στη ξηρά θά εΐχαν χαθεί εάν δεν υπήρχε η προβλεπτικότητα του αείμνηστου Αριστοτέλη Ωνάση, ο οποίος δημιουργώντας το κοινωφελές Ίδρυμα και κληρονομώντας σ' αυτό τη μισή του περιουσία, το έχει καταστήσει ικανό να συνεχίσει τον θρόνο της οικογένειας Ωνάση, διατη-

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως σήμερα μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του επίλεκτου μέλους της ελληνικής έφοπλιστικής οίκογένειας και Μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.Ε.Ε από του έτους 1982

ΧΡΙΣΤΙΝΑΣ ΩΝΑΣΗ

καί άφού άκουσε τον Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος αναφέρθηκε στην έξαίρετο προσωπικότητα της μεταστάσης και την άνεκτίμητη προσφορά της στή ναυτιλία

Άποφασίζει όμόφωνα

- Νά διαβιβασθούν πρός τους οικείους της μεταστάσης τά συλλυπητήρια του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε.
- Νά παραστούν ό Πρόεδρος και τά μέλη του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε. στην κηδεία της μεταστάσης.
- Νά διατεθεί ύπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των έκατό χιλιάδων δραχμών (100.000 δρχ.).
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Έμερήσιο και Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 21 Νοεμβρίου 1988
Ό Πρόεδρος
της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιο της Greek Shipping Co-Operation Committee, στό θλιβερό άγγελμα του ξαφνικού θανάτου της

ΧΡΙΣΤΙΝΑΣ ΩΝΑΣΗ,

συνήλθε σέ έκτακτη συνεδρίαση και άφού άκουσε από τον Πρόεδρο τά της προσφοράς της στην Έλληνική ναυτιλία, ως συνεχιστής της μεγάλης θαλασσινής δημιουργίας του αείμνηστου πατέρα της, Αριστοτέλη Ωνάση, και επίλεκτου Μέλους του Committee Λονδίνου,

Άποφασίζει

- 1) Την άποστολή συλλυπητηρίων τηλεγραφημάτων στους συγγενείς και συνεργάτες της, στην Ελλάδα, Μόντε Κάρλο και Λονδίνο.
- 2) Την κατάθεση βαρυτίμου στεφάνου στην κηδεία της.
- 3) Έκπρόσωποι του Committee νά παρακολουθήσουν την κηδεία.
- 4) Την τήρηση σιγής στην μνήμη της, στην προσεχή Γενική Συνέλευση του Committee.
- 5) Τή δημοσίευση του παρόντος στον Τύπο.

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

ρώντας ζωντανός τούς δεσμούς της οικογένειας 'Ωνάση με την 'Ελλάδα.

Η νεκρώσιμη ακολουθία της Χριστίνας 'Ωνάση έγινε στην εκκλησία της 'Αγίας Φωτεινής Νέας Σμύρνης τη Παρασκευή 25 Νοεμβρίου και ο ένταφιασμός την έπομένη στον Σκορπιό.

Λίγοι στενοί συγγενείς και καλοί φίλοι και συνεργάτες της έκλιπούσης παρακολούθησαν συντετριμμένοι τη σορό να τοποθετείται στον οικογενειακό τάφο των 'Ωνάσηδων, κοντά στον πατέρα της 'Αριστοτέλη και τον αδελφό της 'Αλέξανδρο.

Η σορός της είχε μεταφερθεί στον Σκορπιό, τον τόπο που η Χριστίνα αγάπησε από μικρό παιδί, από την Παρασκευή τό απόγευμα με φέρρυ από τό Νυδρί. Όταν τό σκάφος που μετέφερε τη σορό της απέπλευσε από τό Νυδρί, η θάλασσα γέμισε από τά ψαράδικα του χωριού, που σχηματίζοντας μία πένθιμη πομπή συνόδευσαν την Χριστίνα στο τελευταίο της ταξίδι.

Οι συγκλονισμένοι κάτοικοι του Νυδριού, αποκάλυψαν ένα γεγονός που φανερώνει μία άλλη πλευρά του χαρακτήρα της έκλιπούσης. Λίγους μήνες πριν από τον θάνατό της, η Χριστίνα 'Ωνάση είχε προβεί σε μία δωρεά πολλών εκατομμυρίων δραχμών, προκειμένου να ανεγερθεί στο Νυδρί της Λευκάδας, ένα σχολικό συγκρότημα που θα περιλαμβάνει δημοτικό, γυμνάσιο, λύκειο και γυμναστήριο, με έναν μόνο δρόμο. Νά κρατηθεί ή δωρεά μυστική έπειδή δεν έπιζητούσε τη δημοσιότητα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν προς τούς συγγενείς και τούς συνεργάτες της άτυχης Χριστίνας θερμότατα συλλυπητήρια.

**Το Διοικητικόν Συμβούλιον του ΚΟΙΝΩΦΕΛΟΥΣ
ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ»
με βαθυτάτη λύπη αγγέλλει τον αιφνίδιον
θάνατον της Προέδρου του**

ΧΡΙΣΤΙΝΑΣ Α. ΩΝΑΣΗ

**επελθόντα την 19ην Νοεμβρίου
εις το ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ της Αργεντινής.**

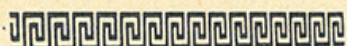
**Η σορός της ΧΡΙΣΤΙΝΑΣ ΩΝΑΣΗ θα μεταφερθεί στην
Ελλάδα και θα ενταφιαστεί, συμφώνως προς ρητήν
επιθυμίαν της, παρά τον πατέρα και τον αδελφόν της
εις τον Σκορπιόν.**

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	Έλληνική	9.116	1969	Κατά τό ταξίδι Φλάσιγκ για 'Αλεξάνδρεια υπέστη βλάβη στη κύρια μηχανή στις 10/11, και ρυμουλκήθηκε στην 'Αλεξάνδρεια.
ΚΑΤΙΑ	Λιβεριανή	4.940	1971	Σαλβαντόρ για Ντουλούθ, υπέστη είσοδη ύδάτων στο κύτος σε θέση 40.15 Β., 58.43 Δ. Τό πλήρωμα εγκατέλειψε σώο τό σκάφος. Τό πλοίο βυθίσθηκε νοτίως του Σέϊμπλ 'Αϊλαντ στις 26/11.
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ	Κυπριακή	9.206	1981	Υπέστη βλάβη στην κύρια μηχανή στο Σουέζ, στις 29/10.
ΟΛΥΜΠΙΚ	Κυπριακή	4.229	1969	Συγκρούστηκε στη Μολφέττα, στις 10/11, με τό πλοίο «Saverio Figli».
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΦΑ	Κυπριακή	28.640	1974	Συγκρούστηκε στη Βαλτική, στις 16/11 με τό μπάλκερ «Σηντράιβ» και υπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	Έλληνική	22.000	1984	Κατά τό ταξίδι Σάν Νίκολας για 'Οζάκα, υπέστη βλάβη στη κύρια μηχανή και κατέπλευσε για έπιθεώρηση στην 'Οζάκα, στις 16/11.
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ'	Παναμαϊκή	22.126	1973	Προσάραξε στη Τζέντα στις 21/11 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.

ΠΑΤΜΑΝ	Κυπριακή	56.893	1969	Προσέκρουσε στην αποβάθρα κατά την άγκυροβόληση στο Ίταλσάιντερ, στις 2/11 και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	Έλληνική	15.976	1974	Προσέκρουσε σε φράκτη δεξαμενής στις Μεγάλες Λίμνες, στις 22/11 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΣΗΜΠΟΣΣ	Κυπριακή	33.328	1969	Κατά την εκφόρτωση στο Μπιλμπάο, στις 7/10 προσέκρουσε σε προβλήτα συνεπεία κακοκαιρίας και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΣΗΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	Κυπριακή	12.142	1970	Συγκρούστηκε στο Μισσιισσιππί, στις 16/11 με το φορτηγιδόφορο «Green Valley» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΣΗΡΕΊ'ΝΤΖΕΡ	Κυπριακή	19.061	1979	Συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο «Sunny Blossom» στη Λίμνη Τσάρλς, στις 20/11.
ΦΕΊ'Θ	Λιβερτιανή	15.216	1970	Συγκρούστηκε στη Λέ Χάβρη στις 21/11, με το μπάλκερ «Bermio» και υπέστη ρήγμα και ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Παναμαϊκή	15.621	1967	Προσάραξε στο Βασιλικό στις 15/11 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ	Έλληνική	18.033	1962	Ανέφερε βλάβη στην μηχανή στις 17/11, στο Τζάκσονβιλ.
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ	Παναμαϊκή	8.096	1982	Κατά το ταξίδι από Σάινες για Γιοσού, ανέφερε βλάβη στη κυρία μηχανή στις 24/11.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ	Λιβερτιανή	41.965	1968	Κατά την άγκυροβόληση στην Άλιόγα, στις 22/11, προσέκρουσε στην αποβάθρα και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΣΗ ΛΩΡΕΛ	Κυπριακή	66.113	1968	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στον Πειραιά, στις 18/11 και ζήτησε επιθεώρηση.
ΦΡΗΜΑΝ	Μάλτας	26.759	1963	Κατά το ταξίδι για Μπουένος Άϊρες υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 18 Οκτωβρίου. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Ρίο Ίανέιρο.
ΜΙΚΤΟ:				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	Λιβερτιανή	114.933	1973	Προσέκρουσε σε προβλήτα στο Κουανγκυάνγκ στις 23/11 και υπέστη ρήγμα και είσοδη ύδατων.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Έλληνική	1.506	1972	Συγκρούστηκε στον Πειραιά στις 17/11 με το όχημα-ταγωγό «Πάτρα Έξπρες» και υπέστη ζημιές στην υπερκατασκευή.



* ADDRESS:
* 153 - 157 GALE STREET
* OR P.O. BOX 475
* DURMAN - R.S.A.

TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs. Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
Resident Director in Greece G. Katsaros - Telephone 2282920
Address Ionias 211/213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel:
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ανεπανάληπτες ίσως στιγμές για τα μέτρα της χρονιάς που φεύγει έζησε η παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά τη διάρκεια του δεύτερου δεκαπενθήμερου του Νοεμβρίου. Η επίτευξη ισορροπίας προσφοράς - ζήτησης, με περιόδους και περιοχές όπου τα πράγματα εκκλιναν υπέρ του πλοίου, έφερε τη ναυλαγορά σε σαφώς άνοδική πορεία, όπου ήταν δύσκολο να διακρίνει κανείς το «υπεύθυνο» φορτίο αφού τόσο τα σιτηρά όσο και οι γαιάνθρακες και τα σιδηρομεταλλεύματα βρέθηκαν στο προσκήνιο.

Τό γεγονός ότι μερικοί μεγάλοι ναυλωτές περιόρισαν τη δραστηριότητά τους δεν είχε σοβαρές επιπτώσεις αφού τόσο άλλοι, ανεξάρτητοι ή με κυβερνητικό υπόβαθρο, ανεπλήρωσαν ταχύως το κενό.

Στά δολ. 24-24.50 ο ναύλος πάναμαξ από Κόλπο για Ιαπωνία, ενώ η προς Κόντινεντ μεταφορά στοιχίζει κάτι μεταξύ δολ. 14-14.70 ανά τόννο.

Αθροιστικά, η Σοβιετική παρουσία, τόσο στα πάναμαξ όσο και στα handy-max (40.000 TDW) δυνάμωσε τις άνοδικές τάσεις.

Χαρακτηριστικός και ο ναύλος των δολ. 18.75 για 22.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ για Βενεζουέλα με δύο λιμάνια εκφόρτωσης.

Υπό τις περιστάσεις δεν είναι αναγκαίο να διακρίνει κανείς τα διάφορα φορτία αφού όλα εξίσου σχεδόν συνέτειναν στη γενική ζωνή. Θα σημειώσουμε εν προκειμένω ότι και η ζάχαρη ακόμη είχε το μερίδιό της με τους 14.000 τόννους από Άγιο Μαυρίκιο για Ήν. Βασίλειο στις λίρες 16.75 έως 17.75 αναλόγως λιμένος εκφόρτωσης.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Έξισου ζωνηρή και η αγορά των χρονοναυλώσεων με έντυπωσιακή σταθερότητα ζήτησης σε όλες τις περιοχές, πλην ίσως του handy size (20-30.000 τόν.) στην Άπω Ανατολή που εξακολουθεί να έχει προβλήματα.

Τό πάναμαξ παντού σε ζήτηση, με δολ. 13.500 περίπου μέχρι και ένα έτος άπασχόληση στον Ατλαντικό, κάτι λιγότερο στα άνατολικά.

Σε ζήτηση και τα handy (25 - 40.000 TDW) στη δύση με δολ. 9/10.000 την ημέρα ενώ, αντίθετως, μόλις δολ. 4.500 επάνω παλαιό πλοίο 26.000 τόν. d.w. από Φιλιππίνες για Κόντινεντ και μόλις δολ. 4.100 (!) για 32.000 τόν. d.w. πλοίο.

Γενικά όμως, τα μέσα επίπεδα των μισθωμάτων βρίσκονταν σε λίαν ικανοποιητικά ύψη με σαφώς σταθεροποιητικές και εν πολλοίς άνοδικές τάσεις.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Δραματικές εξελίξεις στη ναυλαγορά του πετρελαίου που έζησε τις δυνατότερες ίσως στιγμές της για το 1988. Μέσα από μία ραγδαία εξελισσόμενη άνοδο της ζήτησης οι ναυτοί πέταξαν στα ύψη ενώ τα μέχρι πρότινος διαθέσιμα στις συνήθεις περιοχές φορτώσεως πλοία εξαφανίζονταν και οι προοπτικές ήταν για άνυπαρξία αναυλώτης χωρητικότητας στο τέλος Νοεμβρίου.

Στόν Περσικό, η γενική ζήτηση για U/VLCC ανέβασε ιδέες και ναύλους με το VLCC για δύση στα WS 65/70, άνω του WS 70 για ανατολή, ενώ οι προς Έρυθρά φορτώσεις προσέγγιζαν το WS 100. Οι 300.000 τόννοι για Έρυθρά πλήρωναν WS 85. Μικρότερα πλοία είχαν εξίσου ζωνηρή ζήτηση με τους 100.000 τόννους για Ήνδικο στα WS 100 και τους 80.000 τόννους για Ανατολή στα

WS 115.

Ζωνηρή και η Μεσόγειος με τους 50.000 τόννους στα WS 150, τους 80.000 τόννους στα WS 90 -100, ενώ οι 130.000 τόννοι πλήρωναν WS 75.

Ίκανοποιητική ή Δυτική Αφρική με τους 120.000 τόννους προς ΗΠΑ αντί WS 60-65 με 5 πόντους πρίμ για όψιόν Κόντινεντ ή Μεσόγειο. Κάποιες τάσεις αποσταθεροποίησε διαφαίνονταν περί το τέλος της περιόδου.

Δραστήρια και η Βόρειος Θάλασσα με τους 70.000 τόννους για τοπική μεταφορά στα WS 100 -110, τό ίδιο και η Καραϊβική (χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις) που πλήρωνε τους 75.000 τόννους στα WS 95 για ΗΠΑ.

Δέν παρατηρήσαμε τίποτε τό ιδιαίτερο στα καθαρά φορτία που, πέρα από τις εργασίες της ρουτίνας, έδωσαν μερικά φορτία από Κόλπο για Ιαπωνία με τους 70.000 τόννους στα WS 110 (περίπου).

Η άναγγελία της συμφωνίας των χωρών του ΟΠΕΚ που περιορίζει την παραγωγή στα 18,5 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως ήλθε κάπως άργα για να επηρεάσει την τρέχουσα αγορά. Δεδομένου δε ότι η εφαρμογή της άρχεται από 1ης Ιανουαρίου 1989, εικάζεται ότι ο Δεκέμβριος θα είναι μάλλον «θερμός» μήνας. Λογικά, τό νέο έτος πρέπει να αρχίσει υποτονικά, με πτώση των επιπέδων ζήτησης και ναύλων. Είναι όμως λίγο ένωρίς να κάνουμε προβλέψεις...

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: Άμερ. Κόλπο 55.000 τόν. γεννήματα Άμβέρσα / Άμβούργο, δολ. 14,50 φίο, 10 1/2 ήμερες, Νοεμβρίου 25-30.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Άμερ. Κόλπο 85.000 τόν. σιτηρά Όλλανδία, δολ. 14 φίο, 10,5 ήμερες, Νοεμβρίου 28 - Δεκεμβρίου 5.

ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΕΝΒ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Βαλένσια και Σεβίλλη, δολ. 18,35 φίο, 5 ήμερες/3.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 26 - Δεκεμβρίου 2.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ: Βανκούβερ 18.350 τόν. σιτηρά Βέρα Κρούζ, δολ. 19,25 φίο, 4 ήμερες/ 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 1-10.

ΠΑΝΘΗΡ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24 φίο, 11 ήμερες χωρίς ενδιάμεσα λιμάνια, Δεκεμβρίου 12-20.

ΑΡΚΑΣ: Άμερ. Κόλπο 57.500 τόν. Σήφορθ, δολ. 850.000 κατ' άποκοπή φίο, 5 ήμερες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-18.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΟΥΕΙ'Β ΚΡΕΣΤ: Κπέμπε 14.000 τόν. φωσφάτα Δυτική άκτή Ήνδίας, δολ. 36 φίο, φόρτωση κλίμακος/1.000 τόν. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 27 - Δεκεμβρίου 5.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Πόρτ Λούις 15.000 τόν. περίπου ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 17 φίο, 1.500/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 2-8.



藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

**LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORING
IN SINGAPORE**

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣΣ: Άκαμπα 25.000 τον. ποτάσα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 22 φίο, φόρτωση κλιμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 22-30.
ΣΟΥΠΕΡΝΟΒΑ: Τζέντα 10.000 σιτηρά 'Ολλανδία/Βέλγιο δολ. 16 φίο, όψιόν Μάλτα δολ. 14,75 φίο, 3.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 1-12.

ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Ι'Ν: Τζουμπάιλ 16.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 19,50 φίο, 9.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 25-30.

ΝΙΚΟΛΑΣ Α.: Άκαμπα 24.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 21,50 φίο, φόρτωση κλιμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 25-30.

ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ: Βίσμαρ ή Ροστόκ 18.000 τον. ποτάσσα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 41, 3.500/4.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 25-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΘΝΟΣ: 29.039 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Δεκεμβρίου 5-12, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.600 την ημέρα.

ΧΟΜΠΙΤ: 26.646 τον. d.w. του 1971, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω 'Ινδονησίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.350 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ: 22.670 τον.d.w. του 1974, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο άμεση, επαναπαράδοση Πόρτ Κέλαγκ / 'Ιαπωνία, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΑΝΑΛΕΞ: 34.617 τον. d.w. παράδοση 'Ανατολ. ακτή Νοτ. 'Αμερικής Νοέμβριο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.350 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 41.283 τον. d.w. του 1987, παράδοση Κόντινεντ Νοέμβριο, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέϊτ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΡΜΠΕΛΑ: 49.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία Νοέμβριο, κυκλικό ταξίδι Γρούτ 'Εϊλαντ, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΑΔΩΝΙΣ: 15.679 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία Δεκέμβριο, επαναπαράδοση 'Εκουαντόρ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ: 25.400 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ανατολ. ακτή Νότιας 'Αμερικής Δεκέμβριο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.200 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΟΡ: 22.670 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία Νοέμβριο, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 49.898 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Δεκέμβριο, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΓΙΩΡΓΗΣ Τ.: 32.276 τον. d.w. του 1972, παράδοση Βορ. Κίνα άμεση, επαναπαράδοση Λισσαβώνα/ 'Αμβούργο / ΗΒ, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΑΥΛΙΣ: 29.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Ακρωτήρι Καλής 'Ελπίδος Νοεμβρίου 23-27, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Σκώ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.548 τον. d.w. του 1970, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Δουκέρκης με επαναπαράδοση Τζέντα, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΤΟΣΚΑΝΑ: 60.920 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ταϊβάν άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ.

11.500 την ημέρα.

ΜΟΥΣΑΚΙ: 62.649 τον. d.w. του 1972, παράδοση Γέμπο Νοεμβρίου 20-30, ταξίδι μέσω Ρίταρνς Μπαϊ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ: 25.300 τον. d.w. του 1970, παράδοση Νότιο 'Αφρική Δεκεμβρίου 15-20, επαναπαράδοση Δυτική Μεσόγειο, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: 28.783 τον. d.w. του 1972, παράδοση Τάμπα άμεση, επαναπαράδοση Καράτσι, δολ. 9.900 την ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ: 15.789 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο Ντάρμπαν Δεκεμβρίου 9-15, επαναπαράδοση Δυτική ακτή Νότιας 'Αμερικής, δολ. 6.300 την ημέρα.

ΚΙΚΑ: 37.530 τον. d.w. του 1976, παράδοση Μάλτα άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσερο, δολ. 8.075 την ημέρα.

ΜΑΤΙΑΝΤΑΚΙ: 37.022 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πάσερο Νοεμβρίου 16-20, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσερο, δολ. 8.200 την ημέρα.

ΤΟΣΚΑΝΑ: 60.920 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ταϊβάν Νοέμβριο, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.400 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 64.584 τον. d.w. του 1982, παράδοση Μεσόγειο άμεση, κυκλικό ταξίδι ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσερο, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Πειραιά άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσερο, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΟΡΛΑΝΤΟ: 72.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσερο, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β.: 26.646 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φιλιππίνες άμεση, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ: 234.752 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 22.500 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ: 27.947 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κολούμπια Ρίβερ Νοεμβρίου 28 — Δεκεμβρίου 5, επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ 1: 36.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μπουσάν Νοεμβρίου 15-16, επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ: 38.830 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ρόττερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Μαρόκο με επαναπαράδοση Αυστραλία, δολ. 11.750 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΙ: 58.557 τον. d.w. του 1980, παράδοση Σκώ Νοεμβρίου 13, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσερο, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΜΙΣ ΝΤΙΝΑ: 60.100 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 20-30, ταξίδι μέσω Δυτικής ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σαουδική 'Αραβία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: 63.990 τον. d.w. του 1981, παράδο-

ση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΙΗ: 23.811 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ντάλιαν Νοέμβριο, επαναπαράδοση 'Ινδονησία, δολ. 6.300 την ημέρα.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: 26.872 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γκέντ άμεση, επαναπαράδοση 'Αμπιτζάν, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΑΝΘΗΡ: 61.188 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ατλαντικό Νοέμβριο, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ Δεκεμβρίου 1-10, ταξίδια 11-13 μηνών, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΙΗΤΙΑΝ ΣΗ: 114.036 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ατλαντικό Νοέμβριο, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 14.250 την ημέρα.

ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ: 120.186 τον. d.w. του 1972, παράδοση ΗΒ τέλη Δεκεμβρίου, ταξίδι 12-14 μηνών, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Κβίντα, WS 115, Νοεμβρίου 26.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Τής 67.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 92,5, Νοεμβρίου 22.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Ζουετίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου Γένοβα, WS 85, Νοεμβρίου 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: 'Αμβέρσα / Ρόττερνταμ 28.000 τον. καθαρά ΗΠΑ, WS 152,5, Νοεμβρίου 14.

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ.: Πούντα Καρντόν 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Βοστώνη, WS 165, Νοεμβρίου 20.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Βενεζουέλα 81.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 45, Νοεμβρίου 26.

ΛΕΩΝΗΣ: 'Ισκεντερούν 18.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 200, Νοεμβρίου 22.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Χάουντ Πόιντ 70.000 τον. μέρος φορτίου Χάβρη, WS 92,5, Νοεμβρίου 25.

ΑΣΠΙΛΙΟΣ: Φός 78.000 τον. Νάπολι, WS 95, Νοεμβρίου 18.

ΖΕΦΥΡ: Ταρούς 76.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 92,5, Νοεμβρίου 24.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Καραϊβική 49.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 109, Νοεμβρίου 26.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Κιουρασάο 34.000 τον. μέρος φορτίου Τζάκσονβιλ, WS 165, Νοέμβριο.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: 'Ινδονησία 75.000 τον. μέρος φορτίου Νότιο Κορέα, WS 125, Δεκέμβριο.

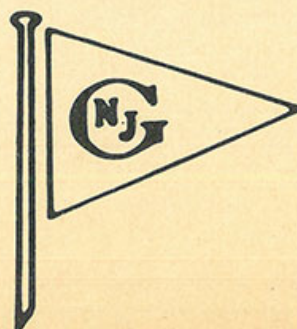
ΒΙΟΛΑΝΤΑ: Δυτική 'Αφρική 130.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 65, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 72,5, Νοέμβριο.

ΧΟΥΝΤΑ: Περσικό Κόλπο 300.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 49, Δεκεμβρίου 11.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Μεταφορά ΗΒ/ Κόντινεντ 130.000 τον., WS 100, Νοεμβρίου 26.

ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: 'Αμουαίη Μπαϊ 28.400 τον. καθαρά, μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 175, Νοεμβρίου 30.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Άρζου 60.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 107,5, όψιόν Κόντινεντ WS 135, Νοεμβρίου 24.

ΩΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ: ΗΒ 78.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 70, Δεκεμβρίου 3.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ: Περσικό Κόλπο 82.000 τον. μέρος φορτίου 'Ινδία, WS 171,5, Νοεμβρίου 26.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΟΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου Λάς Μίνας, WS 125, Νοεμβρίου 24.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ: Γίεμπο 260.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 54, Δεκεμβρίου 10.

ΕΦΕΣΟΣ: Μπόννυ 118.000 τον. WS 67,5, όψιόν 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 70, Δεκεμβρίου 2.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Καραϊβική 74.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 95, Δεκεμβρίου 1.

ΑΙΑΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 80, Νοεμβρίου 29.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Λιβύη 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 97,5, Νοεμβρίου 29.

ΠΑΡΙΣ II: Σιντί Κερρί 79.000 τον. Αύγουστα, WS 114, Νοεμβρίου 30.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Σιντί Κερρί 80.000 τον. μέρος φορτίου Βενετία, WS 97,5, Νοεμβρίου 27.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ: Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα 70.000 τον. Μεσόγειο, WS 105, Νοεμβρίου 28.

ΜΕΡΙΝΤΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 140, Δεκεμβρίου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΛΛΙΑΝΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 65, Δεκέμβριο.

BATHS: Σιρρί 130.000 τον. Κωνσταντία, δολ. 14 άνά τόννο, Νοεμβρίου 29.

9.000.000.

— M/T ELLINA (37.500/79) δολ. 13.000.000.

— M/T GERTRUG MAERSK (32.100/74) δολ. 8.000.000 με 12 μηνών χρονοναύλωση στα δολ. 8.000 ήμερησίως.

— M/T OLIVIA (32.700/71) δολ. 5.000.000.

Στά μικτά πλοία σημειώσαμε:

— M/V SKRIM (170.414/72) δολ. 12.000.000 με 3 έτη χρονοναύλωση στα δολ. 12.000 ήμερησίως.

— M/V SIR ALEXANDER GLEN (162.500/75) δολ. 15.500.000.

Μπάγκ κάρριερς:

Πλούσια ή δραστηριότητα, πολλές οί πράξεις:

— M/V CAPE SUN (115.200/73) δολ. 12.000.000.

— M/V THALASSINI HARA (77.800/76) δολ. 11.250.000.

— M/V GLOBAL PACIFIC (61.500/69) δολ. 5.200.000.

— M/V NES ORDY (62.500/77) δολ. 10.800.000.

— M/V NEW APOLLO (57.400/76) δολ. 9.800.000.

— M/V AMAZON (61.200/71) δολ. 7.100.000.

— M/V CAPETAN YANNIS (29.500/81) δολ. 10.600.000.

— M/V SEAGRAN ACE (27.000/80) δολ. 10.000.000.

— M/V NADIA (38.250/72) δολ. 5.100.000.

— M/V SEA MOZART (26.300/78) δολ. 8.000.000.

— M/V SEAROVER (24.300/79) δολ.

Οι αγοραπωλησίες

Ο ένθουσιασμός πού προκαλεί η άνοδος της ναυλαγοράς, τόσο στα ξηρά φορτία όσο και, κυρίως, στο πετρέλαιο, σε συνδυασμό με τον αγοραστικό «πυρετό» των Νορβηγών πού, πέραν των προοπτικών της αγοράς, έχει και φορολογικά κίνητρα, έπέτειναν τό αγοραστικό ενδιαφέρον με άμεσο αποτέλεσμα την άνοδο των αξιών.

Από την αγοραστική δραστηριότητα του β' δεκαπενθήμερου αλλά και από τά παραλειφθέντα του α' μέρους του Νοεμβρίου θά παραθέσουμε χαρακτηριστικές πράξεις:

Δεξαμενόπλοια:

— M/T PACIFIC VALOUR (274.700/75) δολ. 26.350.000.

— T/T MIGHTY (219.700/72) δολ. 12.600.000.

— T/T BRITISH TRIDENT (275.000/74) δολ. 18.000.000 με εύθέτηση ναυλώσεως «γυμνού» πλοίου.

— T/T KAIMON MARU (178.300/68) δολ. 7.450.000.

— M/T HANSA BERGEN (140.600/74) δολ. 14.000.000.

— M/T EDINBURGH FRUID (155.600/76) δολ. 16.800.000.

— M/T MARIA DE LOS DOLORES (111.200/74) δολ. 11.000.000.

— M/T JAHRE SPIRIT/SPRAY (124.000/75) δολ. 14.500.000 έκαστον.

— M/T CAPTAIN GREGOS (126.500/72) δολ. 10.800.000.

— M/T CYS JUSTICE (55.275/79) δολ. 11.000.000.

— M/T DIVINE STAR (61.000/76) δολ.

GELVERI S.A.

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS

LAND TRANSPORTS TO IRAN AND IRAQ VIA TURKISH PORTS

TRANSIT PASSAGES THROUGH THE BOSPHORUS AND THE DARDANELLES

Address:
Barbaros Bulvarı No. 47
Özgür Apt. Kat 6
Beşiktaş — İSTANBUL

Tel: 1591161 - 1591162
Telex: 22024 GELV TR

Piraeus Representatives:

E. G. LOUKEDES

97-99 Filonos Str.
185 35 Piraeus
P.O.B. 80081, Piraeus 185 10

Tel: 4122789 - 4128530 - 4173993
Telexes: 212197 - 212246 EGRL GR
Fax: 4121506

Οι Ναυπηγήσεις

8.100.000.

— M/V PACIFIC DREAMER (23.750/77)

δολ. 6.800.000.

— M/V MYKON WAVE (22.00/77) δολ.

6.300.000.

— M/V THEMISTOCLES PETRAKIS

(25.300/82) δολ. 7.300.000.

— M/V DUKE STAR (18.800/77) δολ.

4.400.000.

Παραλείπεται αριθμός πράξεων που συνιστούν επανάληψη των ανωτέρω ως προς την αποτίμηση των αξιών καθώς και ειδικές περιπτώσεις, όπου οι όροι της πωλήσεως καθιστούν αυτήν ελάχιστα αντιπροσωπευτική.

Τουήντεκερς:

Αξίζει να σημειώσουμε αριθμό πράξεων που δείχνουν καθαρά το ανερχόμενο ενδιαφέρον στο είδος:

— M/V DELAWARE GLORY (18.600/77)

δολ. 6.200.000.

— M/V SILVER WIND (16.700/77) δολ.

4.400.000.

— M/V MARBROUK (15.000/81) δολ.

4.600.000.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με τις τρέχουσες συνθήκες και τις άμεσες προοπτικές της ναυλαγοράς ελάχιστα ήταν τα προσφερόμενα προς διάλυση πλοία.

Σε άπραξία ή 'ινδία λόγω της συνεχιζόμενης ελλείψεως συναλλάγματος αν και γενικά επιστεύετο ότι η διαδικασία αγορών θα ξαναρχίσει αυτήν την εβδομάδα μέσω της

Αξίζει τον κόπο να ρίξουμε μία ματιά στον κόσμο των ναυπηγήσεων που, αυτή τη φορά, κάνει μία σχετικά «διακριτική» παρουσία που δεν απειλεί, όμως τουλάχιστον την αγορά.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν προσφάτως αναλύσει τις τρέχουσες παραμέτρους ώστε το θέμα να μην απαιτεί εδώ έκτενη ανάπτυξη. Θα υπενθυμίζουμε τα σχόλια για τη δραστητική συρρίκνωση του ναυπηγικού δυναμικού σε Εύρωπη και 'Ιαπωνία καθώς και τη δραματική αλλαγή της ναυπηγικής πολιτικής στη Νότια Κορέα που ώθει τις τιμές στα ύψη. Οι επιδοτήσεις εκεί ανήκουν πλέον στο παρελθόν ενώ οι Ναυπηγοί γίνονται όλοένα και περισσότερο απρόθυμοι να συζητήσουν μη κερδοφόρες παραγγελίες.

Η Κίνα, με πολλά σχέδια για το μέλλον αλλά με ελάχιστες επί του παρόντος δυνατότητες δεν ακούγεται πολύ ενώ, στον Ευρωπαϊκό χώρο, η Γιουγκοσλαβία είναι βυθισμένη στα οικονομικά της προβλήματα και στον ελάχιστο αριθμό διαθεσίμων ναυπηγικών κλινών.

Η 'Ισπανία προσπαθεί να ξανακάνει αισθητή την παρουσία της σε ναυπηγική χώρα

με κάποια ομολογουμένως επιτυχία, εξακολουθούν όμως να υπάρχουν τα δομικά προβλήματα που χαρακτηρίζουν τον υδροκέφαλο και άκρως συγκεντρωτικό τρόπο του marketing.

Οι πλείστες των παραγγελιών αφορούν σε μη συμβατικά πλοία και, ως εκ τούτου, ελάχιστα επιδρούν επί της παγκόσμιας ναυλαγοράς.

Σε παγκόσμια κλίμακα, η Πλοιοκτησία δειχνει εξαιρετική σωφροσύνη και συγκράτηση ενώ, ομολογουμένως, και οι Τράπεζες κάνουν το ίδιο.

Τό ενδιαφέρον επικεντρώνεται στα δεξαμενόπλοια όπου διαφαίνεται έλλειψη κατάλληλων πλοίων στο προσεχές μέλλον ενώ ελάχιστοι μεταξύ των μεγάλων οίκων σκέπτονται για VLCC. Όπωςδήποτε, η πρώτη παραγγελία που θα ακουσθεί να αναφέρεται ίσως σε πλοία μεταφοράς παραγώγων (products).

Είναι σχεδόν προφανές ότι αυτοί που τολμούν και μπορούν μία μέρα, όχι πολύ μακρινή, θα άμειφθούν.

MSTC.

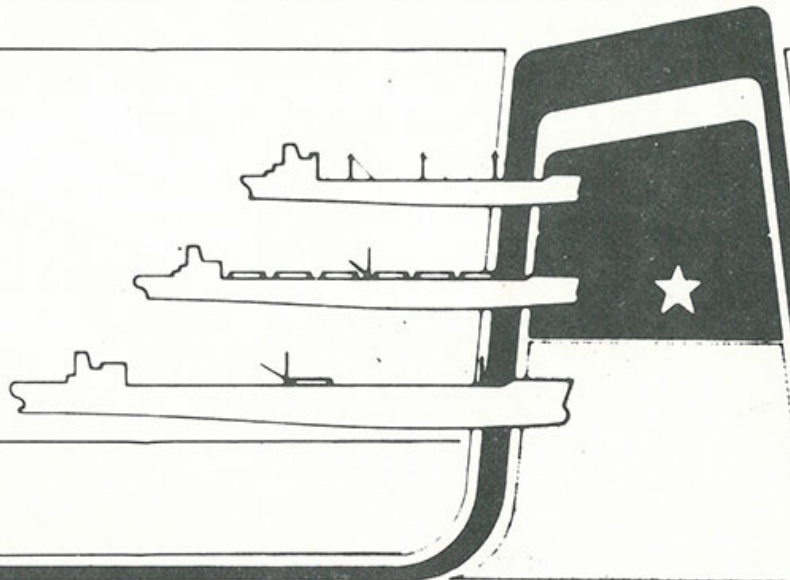
Σιγή από την Ταϊβάν ενώ πρόθυμη αλλά και προσεκτική η Κίνα υπεδείκνυε τιμές περί τα δολ. 260 για μεγάλα πλοία.

Αβεβαιότητα και άπραξία στο Πακιστάν

έν όψει των εκλογών και έν αναμονή της πολιτικής της νέας Κυβέρνησης.

Κάποια Σοβιετικά ψαράδικα που διετίθεντο δέν ήταν βεβαίως καθόλου χαρακτηριστικά της αγοράς.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIA
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE

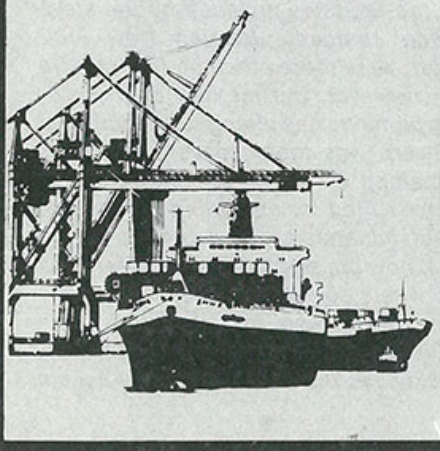


**Royal
Cruise
Line**



81 AKTI MIAOULI GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx.212904 Tel.(1) 451 9553

NAFTIKA CHRONIKA



LONGTERM PROGRAMME

A longterm programme approved by the general meeting of IMO and covering the period up to 1994 covers 64 subjects and is aimed at improving and adapting existing legislation rather than introducing any new measures.

The committees concerned will deal with the following subjects: **Safety of Navigation Committee:** Completion, interpretation and improvement of international safety conventions. Statistics on marine accidents and investigations. Training of shipboard personnel. Search and rescue operations. Cargo safety (lumber, grain, containers, dangerous cargoes). Deadweight measurement and loadlines. Protection of ships against fire, noise and vibration. Prevention of piracy and acts of terrorism. Identity number for ships. Possible codification of international legislation of ship safety and the environment

Legal Committee: Draft convention for oil platforms. Draft convention for new-type ships. Draft convention for jurisdiction in collisions. Possible convention for raising shipwrecks. Possible convention for the status of foreign ships in port. Review of international conventions of Athens 1974 and limitation of liability 1976.

Environmental Committee: Resolution of problems arising from the application of MARPOL 73/78. Promotion of the necessary procedures for reinforcing international conventions for the protection of the environment. Promotion of technical cooperation by region for combating pollution.

Technical Committee: Technical assistance to underdeveloped countries in the field of sea transport. Simultaneous measures for the application of international conventions, IMO in particular.

BASIC PROBLEMS REQUIRE POLITICAL VIGOR

After the recent reshuffle in the Greek Government Mr. Vassilis Saranditis has taken over the ministry of Merchant Marine with Antony Dentidakis taking up the new role of Alternate Minister.

Saranditis, 50, and Dentidakis, 46, are both parliamentary deputies for Piraeus, while Saranditis takes over the helm of a ministry where he spent a number of years as Secretary General under minister George Katsifaras and is well acquainted with the problems fa-

cing the sector.

He is the third lawyer in a row to hold the shipping portfolio, and in this case one with a shipping law background.

It is hoped that the new Minister will pursue without delay and tackle the major problems facing the industry today in the areas of marine education, the ailing Seamen's Pension Fund and the competitiveness of ships under the Greek flag.

STUDENT DEMANDS

The demands made by the apprentices at the maritime academies who are abstaining from their lessons are impressive. They want the academies to come under the ministry of education, presumably to escape the 'inhuman discipline' imposed by the Coastguard officers who are currently running the academies. Also they want an increase in the number of permissible absences from class. They seem to ignore the fact that a life at sea requires discipline of the highest order and if they are not taught it at an early stage, they will never acquire it. It is a well known fact that discipline at the academies has already deteriorated to an alarming degree. If it is reduced any further, they stand in danger of being closed down completely.

As for a greater number of permissible absences there is absolutely no reason why they should be granted. The only excuse for not attending classes is sickness or any other force majeure. Unless they want the academies to acquire the same status as cramming schools or schools for illiterate adults. Is that what they want?

WREATH LAYING FOR JUPITER VICTIMS

The Minister of Merchant Marine Mr. Saranditis and HM Ambassador in Athens, Sir Jeremy Thomas, attended a wreath laying ceremony on board the frigate HMS Jupiter, on the morning of Monday 28 November, to commemorate the two Greek seamen, the British school girl and the school Master who lost their lives when the cruise ship 'Jupiter' sank outside Piraeus after a collision on October 21, 1988.

The Alternate Minister of National Economy, Mr. Skoulas, the Bishop, Nor-march and Mayor of Piraeus with representatives of the Navy, Coastguard, shipowners and agents were also present at the ceremony.

THE LATEST CASE OF MARITIME FRAUD

We are informed that at the last meeting of the Executive Board of the Greek Shipowners' Union which was held on November 1, the subject of the latest case of maritime fraud was discussed ex-agenda. It affected about twelve ships which suffered a loss of about ten million dollars. The discussion revolved mainly around the legal protection against maritime fraud through charters since, according to Greek law, such cases are considered a simple civil litigation.

The problem arose when the Greek representatives of the companies Fontana Merger and Trading Lines and Arabian Mariner Lines, Messrs. S. Sofianitis and D. Castelanos, (the latter is said to be the brother-in-law of the former) chartered the twelve ships and collected ten million dollars in freight and

CHRISTINA ONASSIS DIES OF HEART ATTACK

Christina Onassis, only surviving child of Aristotelis Onassis, suffered a heart attack and died in Buenos Aires on Saturday, November 19th.

Born in New York in 1950, Ms Onassis inherited half her father's fortune after his death in 1975 and has since showed a remarkable ability in the management of the shipping and various other entrepreneurial activities of the Onassis Group of Companies.

Her death shocked the Greek maritime community and caused great grief to all Greeks who saw in her the continuation of the Onassis legend. However the wisdom expressed in the will of Aristotelis Onassis with the creation of the 'Alexander Onassis' Foundation, in me-

then announced they no longer represented the above companies and could not be held responsible for the transactions that had taken place. This meant that the owners of the ships which had been chartered had to carry out their obligations with no hope of ever collecting the freight which had disappeared.

It must be admitted that the judicial authorities lost no time in ordering the confiscation of the balances of the bank accounts of the culprits and freezing their accounts in about fifteen banks. Normally, such action does not take place without lengthy procedure.

The legal counsel of the victims, Mr. A. Economides, has declared that the cause of justice would be better served if, together with the charterparties, documents were signed to the effect that if the freight was not paid by the charterers to the owners, this would be considered as a misappropriation of funds and breach of trust.

'IT WAS A ROTTEN OLD SHIP'

A newspaper owned by a contractor (who failed to become a shipowner but managed to become a publisher, thanks to the help of an experienced journalist) described the tanker 'Odyssey' as a 'rotten old ship'.

The newspaper went on to say there were indications the ship was 'rotten'. And these indications were, according to the newspaper, the charges made to the Ministry of Mercantile Marine by a seaman who had been signed on the 'Odyssey' but who 'after a few days, had been obliged to leave the ship in Holland because he feared it was unsafe'. Of course, the newspaper makes no mention of how the seaman came to his conclusions and this is common practice in a country which professes to be a maritime nation.

The entire shipping community mourns the loss of the 27-man crew of the 'Odyssey' of whom 15 were Greeks, but we feel the press should show some restraint in labelling a ship as 'rotten' or 'unsafe' on mere hearsay.

SHIPOWNERS GONGRATULATED

The previous Minister of Mercantile Marine, Mr. E. Yannopoulos, has congratulated Messrs. George Livanos, George and Nico Papadakis and Gerasimos Agoudimos for paying the sum demanded by the Egyptian authorities for the release and repatriation to Greece of the four Greek seamen held in an Egyptian prison.

In his letter, the Minister congratulates them for their generosity and high-mindedness in paying the sum of 30,000 dollars for the release of Michael Karaconstantis, Dimitrios Karaconstantis, Haralambos Georgoulis and Stavros Papastavros.

THE EMBARGO

According to data collected by the Shipping Research Bureau of Amsterdam, most companies involved in secretly carrying oil to South Africa have their headquarters in European countries. The Bureau declared to members of the Union of Western European Deputies Against Apartheid that western interests are directly involved in providing South Africa with vital supplies. Of 68 known deliveries of oil at least 62 were found to have the participation of EC member countries with British, Norwegian, West German and Italian oil and shipping companies in the lead.

Of European countries, only Denmark, from July 1986, and Norway, from July 1987 have enacted legislation placing an embargo on oil shipments to South Africa in Danish and Norwegian ships. Danish ships are believed to have complied with the embargo since it was imposed but it has not yet been ascertained if Norwegian ships are still not defying it in secret.

COMPETITION

The eternal competition between Antwerp and Rotterdam has recently given rise to the following case involving bananas:

For 70 whole years the Mulle-Thomson company of Rotterdam had maintained a monopoly on banana imports at Rotterdam until 1981, when the American giant USL decided to use Antwerp as a port of entry for its bananas. The reason was that port dues, pilotage fees and unloading charges were lower. Also, the facilities provided by the stevedoring company, Belgian New Fruit-wharf, were more efficient. In recent years, however, the method of transporting bananas has changed and although Antwerp was more convenient for the unloading of containers, Rotterdam is better suited for unloading palettes, on which bananas are now carried. Indeed, from now on, ships will call at Merwehaven where special facilities for fruit cargoes have been installed and where 3000 tons of bananas will be unloaded weekly, i.e. 150-160,000 tons per annum.

WARTSILA VASA MACHINERY FOR NEW CAR FERRY

Wartsila Diesel has won the contract to supply the uniform machinery for Brittany Ferries' new car ferry, the m/s 'Bretagne'. This new ferry, currently under construction at the French shipyard Alstom Atlantique in St. Nazaire, is scheduled for operation between England, France, Spain and Ireland.

The uniform machinery comprises four Wartsila Vasa 12V32 engines each with 4,440 kW/720 rpm for propulsion, and three Wartsila Vasa 6R32 engines with 2,360 kW/750 rpm for auxiliary machinery. The total output of the machinery will be 24,840 KW. All the engines will use the same heavy fuel, with a viscosity of 380 cSt/50°C. The machinery is built according to the BV AUT classification.

Uniform machinery minimizes spare part and tool needs, simplifies crew training, keeps operational costs low and operational reliability high.

CHIOT AFFAIRS

A great deal of useful information was heard at the second. International Chios Congress which was held within the framework of the celebrations for 'Columbus 1992'. As the journal 'Oenoussae' writes, the Congress was a great success. Subjects such as Chiot trade in antiquity, the mediaeval history of Chios, the economic situation found by the first Chiot who went to Britain or to America, were discussed at length, revealing interesting aspects of the long history of the island.

Chios, and its eldest daughter, Oenoussae, should be proud of their historic past and of their later-day presence on the shipping scene.



SAVE MONEY

Jardine Shipping Agencies

MANY SHIPOWNERS HAVE BY PURCHASING SPARE PARTS FROM THE DEMOLITION YARDS IN TAIWAN. FOR FURTHER DETAILS + STOCK LIST:

TLX: 21851 JARDINES CAPT. LARRY LERON
PIRAEUS: T. GIAVRIDIS — TLX: 241150 GMS GR

THE WORLD FLEET

Figures just published from Lloyd's Register show that the world merchant fleet has remained at a constant level during the last year and now stands at 403.4 million gross tonnage (down by just 0.9 million gross tons).

Since the establishment of the Norwegian International Ship Register (now at 6.9 million tons), the Norwegian registered fleet has increased significantly. It has risen eight places in the world table to ninth position with a total of 9.4 million tons (an increase of 3.0 m gt.).

The figures, which include sea-going self-propelled ships of 100 grt and upwards, are published in LR's Statistical Tables for 1988.

The world table shows that the UK merchant fleet (including the Isle of Man and Channel Islands) has dropped only one place, from 11th to 12th position, with almost 8.3 millions tons. The decline in the UK fleet has eased compared with the previous year when it showed a loss of 3.1 million tons.

Cyprus has moved up one place to seventh position with 19.3 million tons, an increase of 2.7 m. gt. Other countries to show an increase are Bermuda with 3.8 m gt (up by 1.8 m. gt), Panama (44.6 m gt; up by 1.3 m gt) and Malta (2.7 m gt; and increase of 1.0 m. gt).

Countries showing decreases include Japan (32.1 m gt; down by 3.9 m gt), Liberia (49.7 m gt; a decrease of 1.7 m gt) and Greece (22.0 m gt; a decrease of 1.6 m gt).

Statistics for principal ship types show that the sector for oil tankers (including oil/chemical) has ceased its rapid decline and has even increased slightly by 0.2 m gt to a total of 127.8 m gt. This is the first increase since 1978 when figures stood at 175.0 m gt.

In the dry cargo sector, container ships (including lighter carriers) were up by 1.0 m gt to 22.1 m gt and ore and bulk carriers fell by 1.4 m gt to 129.6 m gt.

The number of ships over 100,000 gt has continued to fall and now stands at 442 ships compared with 444 in 1987 and 447 in 1986.

The number of ships completed during 1987 totalled 1,528 of 12.3 m gt, 106 ships of an aggregate 4.6 m gt less than the previous year. However, the number of ships lost and tonnage broken up was also less than in 1986.

SHIPPING EDUCATION

BIMCO and the Institute of Chartered Shipbrokers, London, agreed recently to join forces in the field of shipping education in a bid to enhance opportunities for professional education and training.

Both organisations are keywords within the shipping world, and both are committed to improving standards within the industry.

The Institute was created in 1911, and received its first Royal Charter in 1920. A revised Charter was obtained in 1983, which, *inter alia*, enabled eligibility for membership to be extended to citizens of any country in the world. The Institute has provided examination facilities for seventy years and now examines in 55 centres worldwide.

BIMCO was founded in 1905, and started its educational courses on shipping matters in November 1987 to further emphasise its orientation as a service organisation. So far, 29 courses have been held at shipping centres throughout the world.

The agreement, will energetically

promote and support each other's educational activities worldwide.

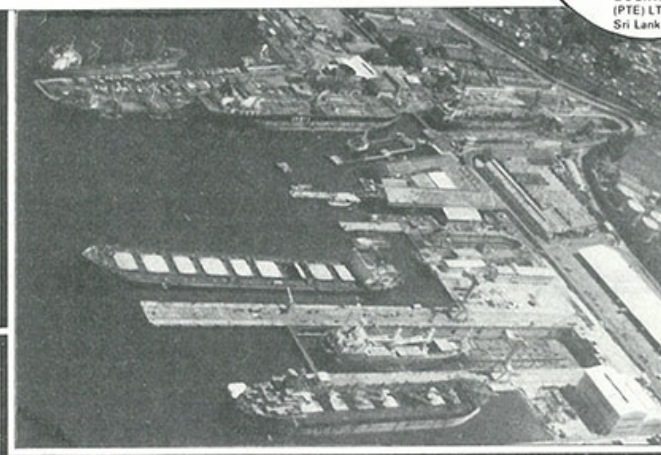
Although independent, the two organisations' activities clearly complement each other: the Institute provides a solid, highlevel foundation for the complex job of a shipping man by means of TutorShip and examinations, while BIMCO's courses offer on-going vocational training.

FIFTY YEAR AGO

— Running costs for Greek ships have risen to high levels, much higher than for many other flags, including the British flag. This fact arises from certain figures which compare the running costs of a British, Greek and Yugoslav cargo ship of the same size and age.

— German plans for building a giant

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS: FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height (O.B.) (m)	Craneage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE

REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMMA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Cariden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5
Telex: 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085

ocean liner larger than the 'Queen Elizabeth' appear to be materialising. German circles have implied that the plans have been completed and that construction is ready to begin in 1939.

— The British underscratry for foreign affairs, Mr. R.A. Bulter has announced in the House of Commons that the British Government has made a strong demarche against General Franco, asking him to release the Greek cargo ships 'Nitsa' and 'Oros Kythnos' which are carrying Rumanian grain for account of the British Government.

— On the occasion of the first call in Greek waters of the newly-built cargo ship 'Aspasia Nomikou', carrying a cargo of coal to Piraeus from Rotterdam, the ship was blessed during the course of a church service on board attended by the Undersecretary of Mercantile Marine, the Piraeus port authorities and a sizable number of guests.

(Naftika Chronika No. 191-1.12.1938)

INTERCARGO IN TOKYO

The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo) sent its strongest ever team to Tokyo on November 21st, as part of its continuing drive to expand membership and to increase awareness of its work.

'We were very courteously received' explained Chairman Menis Karageorgis 'by the President of the Japanese Shipowners Association, Mr. K. Aiura with some of his senior colleagues and by Mr. S. Iwamura the Director of the International Shipping Division, Ministry of Transport. There is little doubt that the importance of Intercargo as the only international association seeking to promote and protect the interests of shipowners in the dry bulk sector is now much better understood'.

'Intercargo' added past Chairman Morten Werring 'has made great strides since our last visit here and I believe to-

days discussions mark a significant step forward. It is now up to us to follow up with individual Japanese Shipowners and this we shall be doing'.

The rest of Intercargo's team comprised of Frank Chao (Hong Kong), Carl Schrupf (Norway) Vice Chairman and Bruce Farthing, Consultant Director.

More than twenty owners have joined Intercargo in recent months and the hope is that it will not be long before leading Japanese bulk shipowners do the same.

'Japanese membership' said Frank Chao 'would give us members in all the major dry bulk shipping areas. Current membership is from twelve major shipping nations'.

Intercargo's visit to Tokyo followed participation in a number of shipping events in Hong Kong during November.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΘΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΘΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = άνευ κωπής - δ = δηλαδή - ε = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073	α. Τζουμπάλα 12/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	δ. Σουέζ 3/10
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Τενερίφη 8/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	προς Άμβουρν 29/9
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσημεσιακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. Βομβόλι 8/9
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ε. Άμβέρσα 11/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Ταπωνία 22/9
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α. Κολόμπα 12/10
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	προς Νάυμπαν 22/9
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	ε. Τσίβλια 28/9
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Καστακόλακας 16/9
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Πειραιά 10/10
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	69	6326	υπερταίει κυπριακή
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	α. Λέγκχορν 11/10
ΑΘΛΟΝ	79	10428	προς Μαράκιμπο 23/9
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	προς Πειραιά 21/8
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898	ε. Μοναχία 30/9
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ε. Ρουέν 4/10
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	σύν Πειραιά 17/9
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Βιμβόλη 1/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Χάιφας 4/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Μόντρεαλ 5/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Κάνιλα 23/8

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	προς Άλεξάνδρεια 30/9
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	α. Μοναχία 5/9
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	ε. Μοναχία 3/10
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Βιστώνη 10/10
ΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	προς Σιγκαπούρη 15/9
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσημεσιακές μεταφορές
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Φρεντερίσια 10/10
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Σικάγο 4/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	προς Πειραιά 27/8
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	προς Ταπωνία 9/9
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κοσίμ 9/10
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	δ. Πόρτ Σάιτ 6/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Τόκυο 4/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	α. Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	ε. Πειραιά 2/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	δ. Πόρτ Σάιτ 13/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	αργεί Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	σύν Μπανιόρ Άμπας
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	προς Τσίβαν 3/9
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Ριστόκ 29/9
ΑΛΙΝΕ	63	10383	ε. Αμοστερνταμ 1/10
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Νάυμπαν 8/10
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Κανιούκ 16/9
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Μελβούρν 22/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Ταπωνία 29/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	προς Ματρώα 17/9
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	μετ. «Aegean Dolphin»
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Άσσομ 7/10
ΑΛΜΑΡ	69	10373	μετ. « Άης Νικόλας » (κ)
ΑΛΜΠΑ	69	4796	δ. Παναμά 7/10
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	δ. Νόρβερ 12/10
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	προς Χιότσον 7/10
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963	α. Κήλαγκ 11/10
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	α. Σαβόνα 9/10
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Κήλαγκ 24/9
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	α. Άμβέρσα 16/10
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	α. Σάντις 6/10
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	προς Πόρτ Έλίζαμπεθ 4/9

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Κουσίρ 19/9
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	προς Άλγερια 24/8
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	επωλήθη Νορβηγούς
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Μπαγκόκ 17/8
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Βαλτιμόρη 13/9
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Χουάγκου 28/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	ε. Θέβεντον 9/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Λέ Χάρβη 1/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Σιγκαπούρη 10/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	ε. Λίβερπουλ 22/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Νάυμπαν 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	προς Άβονα 5/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	σύν Πειραιά 27/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	δ. Πόρτ Σάιτ 4/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	ε. Ν. Όρλεάνη 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	α. Πόρτ Κήλαγκ 29/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΕΝΣ (δ.)	82	24655	προς Κέυ Γουέστ 7/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	ε. Ωκλαν 9/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Χιμέι 3/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	προς Αύγουστα 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Πόρτ Κέμπελ 27/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	α. Κήλαγκ 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΛΟΥΕΡ	82	19343	α. Σβίνουσκ 85/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΤΣ	74	13631	ε. Άμβέρσα 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Μαυρίκι 8/10

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΞ	84	24643	ε. Χόγκ Κόγκ 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Ρίο Τανέιρο 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Νόρβερ 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	προς Κιόνα 22/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Πόρτμαντάρ 14/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Τσάρλεστον 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Μπότγουιν 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Θέβεντον 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633	προς Κιόνα 27/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	α. Πόρτ Γκίλκς 12/10
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	ε. Κολόμπα 13/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	δ. Δαρδανέλλια 85/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Γενεύη 9/10
ΑΝΑΦΗ	85	34400	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	προς Άλγερια 22/9
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	προς Τόρνα 28/9
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Σιγκαπούρη 29/9
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	δ. Παναμά 5/10
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520	α. Πόρτμαντάρ 10/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Τόρνα 17/9
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Ούτα 8/9
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Τόρνα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781	προς Γιοκχάμα 30/9
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Παναμά 5/10

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Βενετία 12/10
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Γαλλία 23/9
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	α. Σαλβανόρ 4/10
ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Πόρτ Χέντλ 85/10
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Νάυμπαν 5/10
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214	δ. Παναμά 29/9
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	πρ. «Fort»
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Τενερίφη 3/10
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Σάν Λορέντζο 85/10
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Χάμπτον 7/10
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΛΟΥΕΡ	87	25169	προς Κίνα 14/7
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Κυρέα 21/9
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Τζέντα 25/9
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	ε. Χάμπτον 21/10
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΥΠ	85	25300	α. Τσίμα 19/10
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Κολόμπα 1/10
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Σάν Φραντζίσκο 2/10
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	ε. Πόρτ ντε Μπαύκ 11/10
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Κόρνην Κρίστι 1/10
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	ε. Κολομπούμα Ρίβερ 95/10
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	α. Ν. Υόρκη 11/10
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	δ. Γιβραλτάρ 35/10
ΑΠΕΕ	73	16397	προς Ρίτσαρντ Μπαύ 14/9
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Σάν Λορέντζο 85/10
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	σύν Άκαμα 6/20
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506	ε. Πειραιά 15/9
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Σιγκαπούρη 5/10
ΑΡΑΝ	80	10428	προς Μπαγκόκ 29/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309	δ. Παναμά 9/10
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	ε. Μοναχία 8/10
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	ε. Σονάιμα 2/10

ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Ήμουιντεν 5/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	ε. Καρατί 15/9
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Νάυμπαν 95/10
ΑΡΙΑΝΗ I	68	5230	ε. Πειραιά 24/9
ΑΡΙΑ	70	7571	ε. Κολομπούμα 10/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	ε. Μάουσι Μαγκάνου 3/10
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Χόγκ Κόγκ 95/10
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Λέ Χάρβη 13/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	ε. Θάντερ Μπαύ 2/10
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	δ. Σουέζ 35/10
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	αργεί Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	ε. Χουέλβα 11/10
ΑΡΚΑΣ	88	36309	α. Πρίνς Ρούπερτ 11/8
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Τζέντα 4/10
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Ινσόν 29/9
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Κίνα 1/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	ε. Τσίμα 7/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	α. Φόξ 115/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	84	22172	α. Κολομπούμα Ρίβερ 85/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Γιοκχάμα 12/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633	προς Κίνα 23/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Κακογκάβο 21/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊό
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Τερνέσι 1/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	σύν Ν. Μαγκάλόρ 85/10
ΑΣΕ'Υ	70	13363	προς Ματάνι 21/9
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	ε. Αύγουστα 9/10
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	ε. Χέυ Πόιντ 8/10
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Βομβόλη 6/10
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Φαλμουθ 13/10
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Φιλανδελφία 5/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Ρίο Τανέιρο 1/10

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Σάο Σεμπασιάν 26/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	ε. Βομβόλη 14/10

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	δ. Δαρδανέλλια 7/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	πρός Τσίμπα 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΤ'ΑΟΡ	77	37456	δ. Παναμά 27/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Νάπολι 13/10
ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Σουέζ 12/10
ΑΥΛΙΣ	72	16402	πρός Σουραμπάγια 25/9
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Βαλπαράϊζο 10/10
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	α. Τενερίφια 85/10
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Παράναγους 1/10
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	δ. Γιβραλτάρ 4/10
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Μπαντάρ Σαχίνι Ρεζάι 23/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 23/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρότερνταμ 85/10
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Λονδίνο 15/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	δ. Παναμά 95/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	πρός Μεθούλ 13/9
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Έλλάδα 8/9
BIBB M.	78	1600	α. Άμβέρσα 16/10
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρ. «Tropical Sea»
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	ε. Τσιότζια 75/10
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Κήλαγκ 7/10
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	ε. Φιλαδέλφεια 5/9
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	πρός Δ. Αφρική 18/9
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602	μετ. «Μονακό» (ε)
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	δ. Κωνσταντή 9/10
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	ε. Βομβάη 15/9
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Σαβάννα 7/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Νιόρμπαν 10/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Τερνερούζεν 31/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	επώληθη άλλοδαπούς
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Βενετία 13/10
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	πρός Τίμα 16/9
ΓΙΟΥΝΤΥ	71	9508	ε. Άμβούργο 15/10
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΤΥ	77	14275	α. Χουέλαβ 14/10
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Μπωμόν 28/9
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Πειραιά 10/10
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Καστανά 5/10
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Βηρυττό 8/10
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Κορούννα 4/10
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 11/10
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Σουέζ 15/10

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	ε. Νόρντενχαμ 13/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Βαρκελώνη 12/10
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	πρός Λά Γκουαίρα 10/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Βανκούβερ 22/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	δ. Παναμά 8/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Χιούστον 18/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Βερνάρους 5/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Κόρπους Κρίστι 2/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	δ. Παναμά 10/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ			
ΜΟΣ	78	13005	ε. Βερνάρους 18/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 30/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	α. Ν. Όρλεάνη 27/8
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Χιούστον 24/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Λισσαβών 20/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (αποθήκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34850	πρ. «Juliana 1»
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Σιγκάγκ 5/10
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646	μετ. «Silver Faith» (Μηχ.)
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	ε. Χονγκκόνγκ 21/9
ΓΟΥΑΙΝΘ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	ε. Γκίλγκα 10/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Φιλαδέλφεια 5/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Φιλιππίνες 3/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	α. Σιγκαπούρη 4/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Παλεμπάγκ 10/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Βανκούβερ 12/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Σάντος 11/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Ούλου 1/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρός Χάμπτον 30/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Εϊθονμαουβ 13/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	δ. Σουέζ 15/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Μπουσάν 28/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Παναμά 9/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Μόντρεαλ 2/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	δ. Σουέζ 8/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Ντάρ ες Σαλάμα 7/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	δ. Κωνσταντή 5/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Φιλαδέλφεια 8/10

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Χάλιφα 9/10
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Κωνσταντίνα 18/9
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	στο Άμβούργο 7/10
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Νάπολι 13/10
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. Όρλεάνη 1/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Αυστραλία 25/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Γιούρπορτ 1/10
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	υψωσε κυπριακή
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	α. Ν. Μαγκαλόρ 1/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Φουτζέιρα 11/10
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 28/9
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	πρός Μαπούτο 24/9
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Σουρινάμ 15/9

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα *
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρότερνταμ 7/10
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρός Χαλούλ Άιλαντ 26/9
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μπάνμπουρ 3/10
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Φρημάντλ 11/10
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	α. Σιγκαπούρη 6/10
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Ν. Όρλεάνη 28/9
ΕΛΕΝΗ	60	1995	επώληθη διάλυση
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Πειραιά 11/10
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 13/10
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	α. Λός Πάλας 10/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	δ. Σουέζ 10/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	μετ. «Ζίμ Μέλμπορν» (ε.)
ΕΛΛΗ	76	12315	ε. Τέμα 11/10
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Άμβέρσα 14/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Φρημάντλ 9/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	ε. Ίντσον 30/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	πρός Έσκομπάρ 30/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΤΣΑΝΤ	78	36237	δ. Γιβραλτάρ 9/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Τζουμπάι 10/10
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρός Μουπόσα 25/9
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Μονρόβια 7/10
ΕΜΑ	64	4986	στον Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Πόρτ Κέμπλα 4/10
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	α. Λάρνακα 13/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Κωνσταντή 9/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Άμβέρσα 4/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΣ	85	22208	πρός Κίνα 14/8
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Ρίο Ίνβερν 5/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Σιγκαπούρη 24/9
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	πρός Μπουσάν 4/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 8/10
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Αίγυπτο 28/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	πρός Νιόρμπαν 5/9
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Γιβραλτάρ 28/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Τολέδο 1/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Τσίμπα 2/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Σάο Σέμπαστιάο 19/9
ΕΘΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Π. Σαϊν 11/10
ΕΘΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρός Μελάβουρη 29/9
ΕΘΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Άγκόλα 10/9 *

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Άντονι 29/9 *
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Γιάννου 20/8
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	επισκευές Πειραιά 29/6
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάνη 3/9
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Νίκισι 3/10
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	α. Είλατ 6/10
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Κοπερ 11/10
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	δ. Σουέζ 7/10
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Χόγκ Κόγκ 7/10
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Φός 12/10
ΖΙΝΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Πόρτ Σαϊν 4/10
ΖΗΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	πρός Άμπιτζάν 22/9
ΖΟΡΑΙΣΤΟΣ	83	45025	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	δ. Μπρίτχομ 9/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Φιλαδέλφεια 35/10
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	πρός Σπρίνγκ 16/9
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Νιούδαλ 13/9
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	επώληθη Νορβηγούς
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Σαλάμ Βορ 11/10
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	μετ. «Μαρίνος Κ.» (ε.)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Ν. Όρλεάνη 6/10
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Βικτώρια 10/9
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	ε. Σίδνεϊ 11/10
ΘΟΥΡΓΙΚΙΑ	87	12963	ε. Μπλμπό 13/10
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Λορέ 3/10
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Ν. Υόρκη 10/10
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	ε. Πειραιά 30/9
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	ε. Κουνιολόρ 17/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. Άνκόνα 8/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	πρός Σουέζ 30/9
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Βομβάη 8/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	πρός Βενεζουέλα 7/9
ΙΟΣ	85	34400	δ. Κωνσταντή 8/10
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 10/10
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 30/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Βοστώνη 8/10

JSS ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	δ. Σουέζ 11/10
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Λός Αντζελές 8/10 *
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Άνκόνα 7/10 *
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Σαλβανιόρ 4/10
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Σιγκαπούρη 30/9
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Μαλακία 27/9
ΚΑΘΙΝ Α.	70	16285	α. Φρεντερίσια 12/10
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	πρός Μάλαγα 27/9
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	πρός Άλγερια 24/9
ΚΑΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Χάμιλτον 6/10
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Ίντσον 4/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Παναμά 10/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Μίλνερ Μπαϊ 9/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Κουβέιτ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Ν. Υόρκη 7/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρός Λισσαβών 26/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρός Κωνσταντίνα 30/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	α. Άμπιτζάν 6/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Ν. Όρλεάνη 8/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 1/10
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	επισκευές Ούλασον 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	πρ. «Fort Resolution»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	ε. Ρουέν 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	πρ. «Stena Africa»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Καναδά 31/7
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	πρός Κιουρασάο 30/9
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Τερνέσι 4/10

ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Μπουένος Άρες 11/10
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σάο Φρανσίσκο 30/9
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Κίνα 22/9
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρός Κίνα 28/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Βρέμη 8/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Λά Γκουλέι 11/10
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 8/10
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Βρέμη 3/10
ΚΕΪ'Π ΣΑΝ	73	62311	πρός Ίαπωνία 26/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Πειραιά 11/10
ΚΙΜΩΛΟΣ II	71	2963	ε. Δρέπανον 13/8
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	ε. Φρημόνιλ 11/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Λός Άντζελες 6/10
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Σιγκαπούρη 10/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Λός Άντζελες 10/10
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Φουτζέιρα 10/9
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Ν. Όρλεάν 8/10
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Γιοκοχάμα 4/10
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Κων/πολη 5/10
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	α. Φός 2/10
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Μπρέμερχαβεν 2/10
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	ε. Μουμπάσα 16/9
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	προς Νιγηρία
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	επιβλήθη Άνω Άνατολή
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Καρταγόνα 11/10
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Άντιφαγκάσια 6/10
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τζένια 4/10
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Νάπολη 11/10
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Μαϊάνας 27/9
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	ε. Άμβέρσα 11/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	δ. Π. Σάϊδ 5/10
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Άλεξάνδρεια 21/9
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Ίταλία 3/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	πρός Ρας Λανούφ 29/9
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Μπαγκόγκ 30/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζένια 5/10
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Τ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Νιόρμπαν 27/9
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Γιβραλτάρ 7/10
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	προς Παράναγούα 26/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Τομακομάϊ 30/9
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	στό Σάντος 12/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	προς Πόρτ Βίλα 27/9
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Λός Πάλας 3/10
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	προς Τάγκα 30/9
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Κεϋχάν 11/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Πειραιά 12/10
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	προς Μουμπάσα 18/9
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	δ. Σουέζ 2/10
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρας Τανούρα 8/10
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Ασνιόν 6/10
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Σφός 2/9
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Πειραιά 10/10
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	επιβλήθη Έλληνες
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Σιγκάγκ 26/9
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	μετ. «Φλόγκ Μέρσαντ» (π.)
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Σκώ 6/10
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ρότερνταμ 15/10
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	ε. Νιγκάτα 3/10
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Γιοκοχάμα 8/10
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 8/10
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	προς Καλλάο 26/9
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Κεμπέκ 10/10
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Κισαράζου 6/10
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Κουνσάν 2/9
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Κασσιούνγκ 21/9
ΛΑΤΩ	68	18737	προς Άλβανία 11/8
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	προς Κέϋ Γουέστ 21/9
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	α. Ίκόνιο 5/10
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Πειραιά 4/10
ΛΕΩΝ	76	11049	α. Λός Άντζελες 9/10
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Ρότερνταμ 14/10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Ρότερνταμ 14/10
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 13/5
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Χόγκ Κόγκ 13/10
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Ίντσόν 5/9
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Χόγκ Κόγκ 13/10
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Λοριέντ 6/10
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	α. Γκρίσμπυ 11/10
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βασόρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 85/10
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Φρημόνιλ 11/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	προς Μπουκάναν 22/9
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Πειραιά 17/9
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	προς Μασσαλία 17/9
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	ε. Πενάγκ 11/10
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Ίμπέρια 12/10
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Λειζόες 6/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σάο Σεμπασιάνο 26/9
ΜΑΙΡΗ	68	22391	προς Βραζιλία 29/9
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	ε. Σιγκαπούρη 6/10
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Φιλαδέλφεια 9/10
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	α. Χάμπτον 5/10
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Π. Σάϊδ 5/10
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	προς Γιβραλτάρ 6/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Γάνδη 9/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	επισκευές Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	ε. Άμβέρσα 13/10
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	προς Μόντρεαλ 30/7
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Κάντλα 3/10
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Άμβέρσα 12/10
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	δ. Παναμά 26/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Άμβέρσα 15/10
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Πειραιά 10/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	προς Κακογκάβα 3/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	μετ. «Hatzvi» (μ.7)
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Π. Σάϊδ 3/10

ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	επισκευές Πειραιά 4/8
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Νιακάρ 9/9
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Τακοράντι 29/9
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Νιουκάρ 2/10
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Σάν Λορέντζο 22/9
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Χιούστον 23/9
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Άμβέρσα 14/10
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	προς Δ. Άφρική 27/8
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. «Golden Fate»
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Μοντεβιδέο 29/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 4/10
ΜΑΡΙΑΝΤ (δ.)	65	12079	πρ. «Gigi L.»
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ν. Όρλεάν 12/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Βαλέντσια 7/10
ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	ε. Χουσσόμ 5/10
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Άρακόζου 23/9
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	ε. Τζένια 29/9
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	προς Γιβραλτάρ 23/9
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 23/9
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Μπρίντζι 22/9
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Φιλιππίνες 28/9
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Β. Κορέα 23/8
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	α. Νιούπορτ 8/10
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Παράναγούα 1/10
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	προς Βοστώνη 20/9
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	προς Ίαπωνία 28/9
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 6/8
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Λίβερπουλ 13/10
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	προς Γιβραλτάρ 24/8
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Νιόρμπαν 11/10
ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Κων/πολη 10/9
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Μαντράς 11/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Βαλτιμόρη 5/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Βενεζουέλα 30/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Πόρτ Άρθουρ 45/10
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 26/9
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	ε. Ν. Όρλεάν 5/10
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	προς Τζαμάικα 30/9
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Φρήπορτ 21/9
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ε. Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Πόρτ Κορτζέ 5/10
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Πόρτ όφ Σπαϊν 30/9
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	προς Ταμπίκο 30/9
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Π. Φίγιο 30/9
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Λός Πάλας 11/10
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Πόρτ όφ Σπαϊν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Ν. Όρλεάν 27/8
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Χιούστον 26/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Μπουεναβεντούρα 25/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Ν. Όρλεάν 2/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 27/9
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Φρήπορτ 22/9
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	προς Μοντεγκό Μπαϊν 30/9
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	δ. Παναμά 10/10
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ρίο Γκράντε 4/10
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	προς Γένοβα 29/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Σάν Λορέντζο 23/9
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	προς Δ. Άφρική 25/9
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	72	51172	α. Γκιζόν 30/9
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ραβέννα 21/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Κουίγκιντάν 16/8
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Όζάκα 4/10
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Σέιτε 5/10
ΜΠΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 19/9
ΜΠΑΛΑΜΑΡ	72	6680	επισκευές Πειραιά 11/10
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	προς Σάφι 12/9
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σεπεϊμά 8/10
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	προς Παράναγούα 11/9
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771	α. Γκουαγιακούιλ 1/10
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Γιούροπορτ 10/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ρας Τανούρα 14/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Σιγκαπούρη 9/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Φιλαδέλφεια 9/10
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Τζένια 1/10
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	στό Κουβέιτ 10/10
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	προς Δ. Άφρική 22/9
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Μπρέικ 12/10
ΝΑΞΟΣ	70	9865	ε. Βομβή 25/8
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρ. «Νήσος Νάξος»
ΝΑΤΑ	77	9359	προς Λονδίνο 28/9
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	στον Πειραιά 13/9
ΝΑΥΚΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Ρας Τανούρα 8/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Νιόρμπαν 8/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Μπαντρά 11/8
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	προς Άρόυμα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Λονδίνο 15/10
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Παράναγούα 29/9
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Ρας Τανούρα 8/10
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	δ. Σκώ 6/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιέ'τα (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	προς Αίγυπτο 23/9
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Κύπρος Κρίστ 18/9
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Παναμά 12/10
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	δ. Μπρίεχαμ 7/10
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	δ. Κων/πολη 7/10

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	16387
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	77	11159
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999

ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ	73	14212
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ	70	1586
ΠΕΛΦΑΛΤΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594

ε. Φούνες 10/10		
ε. Κεϋχάν 13/10		
ε. Πειραιά 5/7		
πρός Ν. Κορέα 10/9		
ἀργεί Πειραιά		
πρ. «Σανράϊζ»		
ε. Μαντράς 25/8		
πρ. «Maroglio K.»		
α. Ν. Όρλεάν 19/9		
α. Ν. Όρλεάν 30/7		
δ. Γιβραλτάρ 10/10		
δ. Κουίνχουαγκντ 23/7		
πρός Ζντάνοβ 17/9		
α. Νιούκασλ 2/10		
α. Όγκινις 10/10		
πρός Νοβοροσίσκ 28/9		
ε. Πειραιά 21/9		
δ. Νιόβερ 5/10		
ε. Μπουλών 6/10		
ε. Χόμπτον 8/10		
ε. Γδύνια 1/10		
α. Καζαμπλάνκα 6/10		
α. Νταλιάν 21/9		
α. Σάν Φραντσίσκο 4/10		
πρός Αύγουστα 30/9		
ε. Μονφαλκόνε 6/10		
ε. Πειραιά 12/10		
α. Πειραιά 10/10		

πρός Σιγκαπούρη 21/8		
α. Ν. Όρλεάν 2/10		
α. Βανκούβερ 10/10		
α. Σιγκαπούρη 13/10		
στίς Ουλσάν 15/10		
πρός Μπουσάν 29/8		
ε. Ικόνιο 26/9		
α. Κόμπε 4/10		
α. Μπρίσμπαν 8/10		
ε. Κολούμπια Ρίβερ 7/10		
πρός Ήμεν 24/9		
μεσογειοακός μεταφορές		
επισκευές Πειραιά 27/7		
δ. Σουέζ 9/10		
α. Ναγκόγια 95/10		
ε. Κασιούγκ 8/9		
α. Ναγκόγια 1/10		
πρός Φίτζι 23/9		
πρός Έρεχλι 27/9		
ε. Κομώ Μπαϊ 15/9		
α. Βοστώνη 5/10		
πρός Κωνσταντίνα 30/9		
α. Γιβραλτάρ 13/10		
πρός Περαικό 14/59		
α. Τενερίφ 12/10		
α. Πόριλαντ 4/10		
πρ. «Arrow Gdansk»		
ε. Μάντρε ντε Νιέους 85/10		
πρός Φρήμπορτ 4/9		
επωλήθη άλλοδαπούς		
πρός Άλγερία 7/9		
στίς Μπαντάρ Άμπας		
μεταφορές Βραζιλίας		

ε. Σιγκαπούρη 11/10		
ε. Λά Παλις 13/10		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Βανκούβερ 19/9		
α. Πένκο 5/10		
α. Χόγκ Κόγκ 95/10		
ἀργεί Πειραιά		
πρός Μιζουσίμα 21/9		
α. Λισσαβόνα 7/10		
α. Τάμπα 23/9		
α. Ίμμιγκχαμ 4/10		
α. Ρόττερνταμ 10/10		
πρ. «Πάραλος»		
δ. Παναμά 5/10		
πρός Πόρτ Κέλαγκ 30/9		
α. Λός Άντζελες 7/10		
ε. Λά Πλάτα 29/9		
πρός Δ. Αφρική 6/9		
α. Πειραιά 10/10		
πρός Όμάν 25/9		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 28/9		
α. Λός Πάλας 9/10		
α. Τζέμπελ Ντάνα 11/10		
ε. Κακογκάβα 65/10		
πρ. «Freeway North»		
α. Πειραιά 13/10		
α. Τζέντα 29/9		
πρός Πόρτ Κέλαγκ 10/9		
δ. Κων/πολη 8/10		

ε. Μίνα Καμπούς 12/10		
δ. Παναμά 11/10		
ε. Βενετία 12/10		
μεσογειοακός μεταφορές		
ε. Πειραιά 16/9		
ε. Λεμεσό 14/10		
ε. Χόμπτον 11/10		
α. Πάμουθ 3/10		
α. Κόμπε 9/10		
ε. Κουίνγκντ 16/8		
πρός Κουίνγκντ 3/9		
πρ. «Σημιούτζικ»		
ἀργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 7/10		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 23/8		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		

ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙΪΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΠΗ Φ.	73	19564
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΛΑΤ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ	53	3899
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837

α. Γιβραλτάρ 12/10		
δ. Παναμά 11/10		
α. Λέ Χάβρη 12/10		
α. Πειραιά 7/10		
πρός Κασιούγκ 26/9		
α. Πειραιά 28/9		
δ. Παναμά 18/9		
δ. Κων/πολη 9/10		

στίς Λομπίτο		
α. Βενετία 6/10		
πρός Μόκχα 28/9		
α. Τύα 8/10		
α. Μόντρεαλ 7/10		
έψωσε κυπριακή		
ε. Πόνη ντά Μαδέιρα 1/10		
πρός Σ. Άραβία 15/9		
α. Πειραιά 7/10		
α. Μπουένος Άϊρες 5/10		
α. Μότιζ 8/10		
στωστό όνομα «Πόπη» (ε.)		
ἀργεί Χαλκίδα		
α. Φόλμουθ 6/10		
στίς Σουέζ (αποθήκη)		
α. Σάντος 10/10		
πρός Γιάνμπου 19/9		
α. Σιγκαπούρη 11/10		
πρός Τζιμπούτι 22/9		

πρός Ουλσάν 14/9
α. Τζέντα 5/10
ε. Βενετία 12/10
πρός Σφάξ 28/9
α. Πειραιά 13/10
α. Πόρτ ντε Μπουκ 5/10
ε. Πειραιά 9/10
ε. Φός 12/10
α. Λας Πάλμας 8/10
ε. Ραβέννα 5/10
ε. Γένοβα 10/10
α. Ρότερνταμ 15/10
α. Πόρτο Έμιλιόκλε 10/10
πρός Πόρτ Κέλαγκ 28/9
έπισκέψεις Πειραιά 13/8
ε. Νταμνύ 1/10
ε. Βομβάι 29/9
α. Κιτόνου 4/10
πρός Μαντάνζα 1/9
πρός Πόιντ Νουάρ 29/9
μεσογειοακές μεταφορές
ε. Μάνλαορ 26/9

ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Φιλαδέλφεια 20/9
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λα Λιμπερτάνι (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	πρός ΗΠΑ 30/9
TATIAN	85	25000	δ. Γιβραλτάρ 23/9
TZET II (δ.)	62	1591	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/9
TZANTÉ ΜΠΑΙΗ.	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
TZINI II.	69	16229	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 13/9
TZO'Y	76	10801	ε. Ρεσίφ 14/8
TZOYSSAPA (δ.)	63	9143	α. Πόρτ 'Αρθουρ 8/10
TZON K.	78	15364	α. Βαλτιμόρη 12/9
TZON M.	78	16685	πρός 'Ιντσόν 10/9
TZORTZ A.	75	14786	α. Σηάτιλ 7/10
TZORTZINA	77	11348	πρός Λάγος 16/9
TIGPHS (μ.)	73	67904	δ. Γιβραλτάρ 13/10
TINA (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 2/10
TITAN (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
TOLMHPOC (δ.)	69	53829	ε. Τζεμπέλ Νιόνα 29/9
TONY.	62	6246	δ. Νιόβερ 10/10
TON XIAL.	78	19211	α. Ταρραγκόνα 3/10
TOPAZ.	85	28000	ε. Ταγκονούρα 27/9
TOSKANA	76	36204	α. Πόρτ Κέμπλα 5/10
TOYKOYPOY'I	88	9100	πρός Μπαγκκόγκ 28/9
TPA'INTENT BENTSIOPY.	84	17210	δ. Σουέζ 5/10
TPA'INTENT MARINER.	84	17210	δ. Σουέζ 2/10
TPANCKONTE'I'NER I.	68	2760	α. Πειραιά 12/10
TPRE'I'NT GOY'INT.	81	16500	α. Τέμα 75/10
TPREZOYR A'I'ΛANT	74	13639	στη Μανίλα 2/10
TPERRY	76	13663	α. 'Οζάκα 10/10
TPERRY ΦΛΑΟΥΕΡ.	77	13663	α. Ναγκόγια 4/10

TYXH	70	10886	α. Κων/πολη 10/10
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 4/10
ΦΑΔΕΡ	77	17323	πρός Γαλλία 8/9
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Ρας Τανούρα 14/9
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ANNA	73	15162	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Πόρτλαντ 29/9
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός 'Ιράν 13/9
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Μαντράς 11/10
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	ε. Τσίμα 10/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	στην Σιγκαπούρη 14/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	μεσογειακές μεταφορές

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	ε. Ν. 'Υόρκη 6/10
ΦΕ'Y'POYZ I.	83	17217	πρός Κορέα 22/9
ΦΕ'Y'POYZ II.	84	19049	α. Νιούκαστλ 5/10
ΦΕ'Y'POYZ III.	84	19049	α. Σιγκαπούρη 5/10
ΦΕ'Y'POYZ IV.	84	19049	ε. Μελβούρνη 11/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Αύγουστα 9/10
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Μομπάσα 24/9
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός 'Αρούμπα 6/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/9
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός 'Ισπανία 27/9
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ.	62	19974	πρός Πάλμ Μπέιτς 9/9
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374	πρό Τόγκο 19/9
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713	στό 'Αβονμαουθ 13/10
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.	74	20513	πρό Σιγκάγκ 25/9
ΦΛΩΡΑ.	81	8831	α. Πειραιά 11/10
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΦΟΙΝΙΕ	77	64971	πρός Ρίτσοντς Μπαί 16/9
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	α. Μουρόρν 7/10
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρός Αίγυπτο 24/9
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στον Περσικό 5/7
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός Σιγκαπούρη 6/9
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Γαλλία 27/9
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΘ.	79	9418	ε. Βομβάη 8/9
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550	πρός Σιγκαπούρη 19/90
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	ε. Σιγκαπούρη 13/10
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	ε. Σιγκαπούρη 8/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός 'Αντεν 29/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 7/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	α. Πειραιά 10/10
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.	85	22629	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σαλίνα Κρούζ 7/9
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064	έπισκευές Πειραιά 15/10
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	στον Πειραιά
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	έπισκευές Μασσαλία 17/10
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	ε. 'Αμβέρσα 20/9
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.	68	5527	άρχει Πειραιά
ΧΛΟΝ	82	36202	ε. Κουίνχουγκνίτο 29/9
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.	84	14103	α. Βομβάη 14/10
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.	84	14103	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/10
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.	84	14403	α. Ν. 'Υόρκη 5/10
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ.	73	6900	α. Φέλιξστοου 16/10
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός 'Αμβέρσα 20/9
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περιοικού
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	πρ. «Arrow Gdynia»

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1988, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 4.500 (ἐναντί δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 5.000 (ἐναντί δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μέ τήν εἰδική τιμή τών Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τό χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Ὑπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμερική
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = 'Ονδούρες
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρετανίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε

δ = έληθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άναφάνετο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	ε. Κων/πολη 1/9
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Σάντος 6/8
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Όζάκα 7/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	πρ. «Έλεν Γ.»
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Πειραιά 6/1%
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	δ. Ντόβερ 9/8
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. Όρλεάνη 9/8
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΣΑ (π.)	72	14777	πρ. Φιλιππίνες 31/7
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Νταμνύμ 28/8
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Κολούμπια Ρίβερ 25/8
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Κάνιλα 14/8
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. Όγκρη 5/9
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Ειβονμαουθ 3/9
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	ε. Σάντος 3/9
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	ε. Λειζόρες 6/9
ΑΕΛΛΩ	78	36548	α. Βοστώνη 31/8
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	δ. Γιβραλτάρ 2/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	α. Τέμα 25/8
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	ύψωσε ελληνική
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχραϊν 7/9
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Μαυρίκιο 17/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Σέτε 30/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	δ. Κων/πολη 30/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Μομπάσα 12/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Τακοράντι 21/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Τής 6/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	επισκευές Σύρο 1/9
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	ε. Πειραιά 2/9
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Πειραιά 26/8
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	α. Ντόρμπαν 25/8
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Φουτζέιρα 16/8/87
ΑΙΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	πρ. «Φλοίσβο»
ΑΙΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Πειραιά 20/6
ΑΙΪΛΑ	72	16235	α. Νουέβα Παλμίρα 3/9
ΑΙΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Κασσιούγκ 27/8
ΑΙΪΝΤΑ (κ.)	72	31935	ε. Πόρτι Τάλμπού 11/9
ΑΙΪΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	ε. Άσντον 11/8
ΑΙΪΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	ε. Χάμπτον 6/9
ΑΙΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Βαλέντια 8/9
ΑΙΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	α. Ν. Όρλεάνη 5/9
ΑΙΪΖΗΛ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Ν. Όρλεάνη 22/8
ΑΙΪΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	δ. Κων/πολη 8/9
ΑΙΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Λός Άντζελες 3/9
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	ε. Βρέστη 25/8
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	παρέμεινε στη δύναμη
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	δ. Παναμά 3/9
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	επισκευές Λέ Χάβρη 1/9
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765	ε. Ν. Όρλεάνη 4/9
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Παρανάγουα 26/8
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Σικάγο 27/8
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	α. Σιγκαπούρη 12/8
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724	α. Ρός Τανούρα 29/6
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	α. Σιγκαπούρη 23/8
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	δ. Πόρτι Σαϊδ 29/8
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Βασιλικό Κόλπο 4/9
ΑΛΕΣ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. Μασσαλία 22/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 4/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Σούλλομ Βόε 10/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τζουμά 6/9
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Πόρτι Λά Κρούαζ 29/7
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρ. Κούβα 17/6
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	πρ. Λιβύη 28/7
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Σάο Σεμπαστιάο 12/8
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρ. Ναοσίμια 18/7
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	μετ. «Sea Trader» (Βρ.)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. Άκομπα 24/7
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Πειραιά 22/8
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	ε. Μπαγιόν 17/8
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	πρ. Ιράν 29/7
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Σιγκαπούρη 13/8
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	ε. Γκρεσίτ 25/7
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Λός Άντζελες 29/8
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	ε. Ταρραγκόνα 2/8
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Λός Άντζελες 1/9
ΑΜΑΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	α. Έζμπεργκ 7/8
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	α. Άλγκεθίρας 23/8
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	α. Σιγκαπούρη 21/8
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	α. Μπαχραϊν 29/8
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	ε. Φάνγκισέγκ 22/8
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Παναμά 30/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	α. Λός Πάλμας 20/8
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	πρ. Ίμπιτούμπα 22/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Ντόβερ Στραίτ 16/8
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Άκαγιούλα 3/9

ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	α. Σαγκάη 30/7
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Μόκχα 2/6
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρ. Γιοκοχάμα 9/7
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Φόλμουθ Μπαϊ 13/8
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	α. Σιγκαπούρη 17/8
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	ε. Λίβερπουλ 8/9
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	πρ. «Νέιβυ Πρόγκρες»
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κων/πολη 18/8
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Ν. Όρλεάνη 25/8
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	ε. Μίνα Ραϊσούτ 27/8
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	α. Σιγκαπούρη 25/8
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	α. Ν. Όρλεάνη 2/9
ΑΝΤΑΛΙΑ (μ.)	74	14671	πρ. «Άγ. Νικόλαος»
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	ε. Βηρυτό 16/8
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324	δ. Παναμά 9/8
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Ν. Μαγκαλόρ 19/8
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Ραβέννα 1/9
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ			
Ν. (κ.)	86	22273	ε. Χάτινοχ 5/9
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	α. Ρόττερταμ 19/8
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	πρ. Ιράν 23/8
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Χάμιλτον 2/9
ΑΝΤΣΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	ύψωσε ελληνική
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Κολόμπο 2/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Σάν Νικόλας 23/8
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. Μπαχραϊν 30/8
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	α. Φουτζέιρα 11/8
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	πρ. «Ένία»
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559	ε. Γιοκοχάμα 5/9
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Ντόρμπαν 21/8
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	ε. Σιγκαπούρη 5/7
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ I.X. (κ.)	70	1437	ε. Πειραιά 19/8
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Φός 24/8
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Θεσσαλονίκη 30/8
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβέρσα 20/9
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III			
(κ.)	82	24597	α. Λός Άντζελες 6/9
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Ν. Όγκρη 25/8
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Έμνεν 25/8
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	ε. Βερακρούζ 18/7
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Λούουστα 26/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 2/9
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Άμστερνταμ 7/9
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	δ. Παναμά 30/8
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080	α. Χορμούζ 23/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32244	δ. Παναμά 7/9
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Σάν Λορέντζο 5/9
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Τζέμπελ Άλι 12/8
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Ραβέννα 1/9
ΑΡΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρ. Κούβα 22/8
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	ε. Ντόρμπαν 6/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Κεύχάν 3/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρ. Ροστόκ 27/7
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. Άμβέρσα 5/9
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	μετ. «Narinder» (π.)
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	έπληθη
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Θεσσαλονίκη 25/8
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	μετ. «Lucky Carrier» (π.)
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Ρίο Ίανέιρο 2/8
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Τσιβιτάβεκία 27/8
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Άμβέρσα 31/8
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Άμβούργο 5/9
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	ε. Μαπούτο 21/7
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	α. Τσιμπα 27/8
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	ε. Καράτσι 3/8
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	δ. Παναμά 16/8
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	πρ. Λάγος 22/7
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Πετροικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Μιζούσιμα 27/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Σαβόνα 25/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	ε. Άσάμπ 26/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	α. Σαβόνα 25/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III. (π.)	82	9282	πρ. Λουάντα 2/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV. (π.)	82	9282	ε. Βομβάη 22/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	α. Πόρτι Κέλαγκ 29/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Λός Άντζελες 30/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	ε. Κασσιούγκ 30/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Πόρτι Μωχ. Μπ. Κασίμ 12/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	α. Ρίο Ίανέιρο 28/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	3195	α. Σάν Φραντσκο 20/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΟΛΕΑ (κ.)	73	26355	πρ. «Atlantis Luck»
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Σάν Χουάν 14/8
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	α. Βισκαπατάνι 24/8
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	α. Σιγκαπούρη 19/8
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Παναμά 27/7
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Ριγέκα 23/8
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	ε. Πειραιά 17/4
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Άλγκεθίρας 27/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αιβ.)	74	9844	α. Ήσι Λόντον 28/8
ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 1/9
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	πρ. «Marikit»

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).	72	3822	μεταφορές Μπρίντζι — Πάτρα
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).	85	16623	α. Μομπιλ 17/8
ΒΑΣΣΙΑΙΚΗ II (κ.).	70	14671	πρός Τρίπολη 28/7
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.).	76	65917	α. Φός 4/9
ΒΕΒΕ'Υ' (κ.).	71	9857	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 22/7
ΒΕΛΟΣ I. (κ.).	75	15981	υπερτίειλε πανομοιαική
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.).	81	42048	α. Κασσιόπην 28/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	67	37722	σ'ό Χόργκ Αϊλαν'
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.).	72	17890	πρός 'Ορκίκα 1/8
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.).	73	15683	πρ. «Μίλν»
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.).	72	16334	δ. Σουέξ 26/8
ΒΙΓΚΟΡ (κ.).	76	11321	α. Σιγκαπούρη 1/7
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).	76	17161	α. Κασσιόπην 21/8
ΒΙΚΤΟΥΡ (κ.).	78	10411	α. Παοαγιές 5/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.).	69	12360	δ. Κων/πολη 4/8
ΒΟΜΑΡ.	71	15759	ε. Μόγκλα 24/8
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.).	75	10136	ε. Εϊβονμαουθ 9/9
ΒΡΥΣΗΝ (κ.).	74	8915	δ. Γκραλν'άρ 4/9
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.).	76	1599	α. Λιβερτίου 31/8
ΓΑΛΗΝΗ (π.).	68	10239	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/8
ΓΑΡΜΠΜΣ.	72	41164	δ. Μπρίεζιου 25/8
ΓΕΡΟΣ (κ.).	73	30067	δ. Κων/πολη 4/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178	α. Βρέμλ 27/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Ν'άρ ες Σαλάμα 23/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170	α. Σάντις 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.).	70	1599	α. Ν. Χόλλαντ 9/9
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.).	77	14782	δ. 'Εσκαμίνις 2/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.).	73	11541	ε. Βυρβόλ 19/8
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).	81	1064	πρός 'Οράν 27/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.).	73	58821	α. Λίε. Αντζελες 18/8
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855	α. 'Αυβέρσα 23/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ.	72	14315	α. Ανιέν 12/8
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256	α. 'Ασάουμ 29/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ.	71	54610	ε. Αμοσ'ερνιου 4/9
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.).	70	1973	πρός Πόρτ 'Οκχα 12/7
ΓΚΑΣ ΒΙΚΤΟΥΡ (δ.π.).	82	8096	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	80	3040	α. Γκαίτημ 28/9
ΓΚΑΣ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.).	82	4.764	α. Τερκούζιεν 6/9
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (δ.π.).	81	3040	α. Πειραιά 6/9
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.).	66	7992	πρός Ράτ Τανούρα 2/8
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.).	87	8903	α. Βυρβόλ 7/9
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).	81	2.635	α. Ράτ Γκαρίμ 3/9
ΓΚΑΛΛ (κ.).	70	15302	α. Τσαγκουράμος 26/8
ΓΚΑΛΝΤΑ'Ι'ΝΤ.	65	1222	μεσογειοικές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	70	54134	δ. Σουέξ 2/9
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460	ε. Μπιουενοβεντούρα 15/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.).	83	24843	ε. Λό Γκουαίρα 3/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.).	71	12959	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΟΥΣΙΜΑ (π.).	84	24850	πρ. «Fofora»
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.).	76	13027	ε. Πόρτ Αντζελες 28/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.).	84	21193	α. Γκιγκόχα 22/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.).	85	21193	ἀν'αρ από 'Ισπανίας
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΟΥΣ (π.).	76	13024	δ. Παναμά 27/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.).	75	13036	ε. Βερκορούξ 20/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).	75	17355	α. Ν'ουαυόλ 19/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.).	68	9417	α. Μομπιλ 29/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.).	77	14531	ε. Μπιουενοβεντούρα 9/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.).	79	13005	α. Τόμα 17/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.).	72	12959	α. Ν. 'Υόρκη 3/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.).	83	24843	α. Λίρεν 27/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.).	77	11733	ε. Χιούστων 30/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.).	77	14531	ε. Χιούστων 30/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.).	75	13036	α. Λίε. Αντζελες 28/8
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.).	63	10085	ε. Σουέξ 3/9
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.).	81	11503	α. Τερερίου 5/9
ΓΟΥΑΙΜΕΑ.	84	34253	δ. Σκώ 2/9
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.).	68	9067	α. Φουτζέιρα 5/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).	79	12214	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.).	74	22997	δ. Σουέξ 2/8
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ (μ.).	70	1982	πρ. «Gan Quan»
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.).	70	3971	α. Δέε Πάλλιας 7/9

ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	δ. Σουέζ 18/8
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	ε. Ξανθάντερ 6/9
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Φουτζέρα 24/8
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪ'Υ (π.)	71	15119	πρ. «Αρης»
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	ε. Λός Αντζελες 29/8
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Γουκοχάμα 7/9
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	ε. Καγκουάμα 19/8
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ (ἀποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Λός Πάλμας 3/8
ΕΜΠΟΥ Y. (δ.π.)	68	15252	α. Γκουαγιάμας 28/8
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	α. Σγκαπούρη 6/9
ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	α. Μπαλμπόα 23/8
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Ρουαίξ 30/8
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Τίς 4/9
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	πρός Τζακάρτα 10/4
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	α. Καραόσι 5/9
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΤΒ (π.)	86	15952	ε. Κληβελαντ 3/9
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	α. Ν. 'Ορλεάν 24/8
ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κ.)	71	12194	μετ. «Calumet» (π.)
ΕΣΚΟΡΙΠ (π.)	74	6042	ε. Γκουαγιακούλ 29/8
ΕΣΚΟΥΑ'ΤΡ (κ.)	68	11434	α. Μόντρεαλ 26/8
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I (π.)	84	22629	α. Τουτικουρίν 31/8
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	α. Αλεξάνδρεια 26/8
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	α. Λουδινό 5/9
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	α. Ν. 'Υόρκη 7/9
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Μαπούτο 10/8
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	α. 'Αίν Σούκνα 1/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Γκιζόν 10/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Λέ Τρεπόι 13/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	ε. Πόρτ Μόρεμπου 5/9
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Χάμπτον 5/9
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Ρόττερταμ 1/9
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Σάντος 29/8
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	α. Ρόττερταμ 6/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Μόμπιλ 3/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	δ. Δαρδανέλλια 2/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	δ. Πόρτ Κέλαγκ 2/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣ'ΥΡ (π.)	74	6499	ε. Τορκαμαδί 29/8
ΕΥΠΟ ΑΓΚΦΕΜ (π.)	75	6499	α. 'Ινσόν 29/8
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Νταμμάμ 6/9
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Βαλέττα 15/8
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Σγκαπούρη 31/8
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	ε. Βομβάϊ 21/7
ΖΑΡΑ Λ.	77	16366	δ. Δαρδανέλλια 27/8
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	δ. Π. Σαϊν 4/9
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στή Σμένάγκα (ἀποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	α. Μόντρεαλ 2/9
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	στό Ντουμπάϊ 27/8
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στή Σοφάνγκα (ἀποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Φουμισαίνο 6/9
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Κασσιούβ 31/8
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	α. Λός 'Αντζελες 3/9
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	ε. Βαλέντσια 6/9
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	πρ. «Αγία Μαρκέλλα»
ΗΒΗ	79	16379	α. Ντουκούθ 30/8
ΗΡΑ *	79	16390	ε. Φός 4/9
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Κων/πολη 7/9
ΗΡΩ	76	17129	α. Κολούμπια Ρίβερ 2/9
ΗΣΤ ΓΚΑΟΥΡ	68	10397	α. Πόρτ Σουδάν 15/8
ΗΣΤ ΠΡΑ'ΤΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Νταλνάν 4/8
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. 'Αγογιόστα 28/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076	α. Σάντος 30/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Σάντος 20/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	πρ. «Θαλασσινή 'Ιδέα»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	α. Ν. 'Ορλεάν 5/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	α. Πόρτ Τάλμποτ 30/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ (κ.)	76	37992	πρ. «Θαλασσινή Ευχή»
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Χάμπτον 27/8
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ου.)	67	1395	α. Ουέμα 2/9
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Σαντάν 3/9
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. 'Αμβούργο 3/9
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	ἐπισκευές Πειραιά 10/9
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	πρός Ν. Κορέα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρ. Θεσσαλονίκης 5/8
ΘΕΟΜΗΤΟΡ	73	31585	ε. Στάντορπ 3/9
ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	68	16616	ε. Βρέμη 1/9
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Ρόττερταμ 7/9
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	α. Πόρτ Χέντλιντν 17/8
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	α. Α'υγιοστά 1/9
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.Κεϋλ.)	71	995	πρ. «Sansen»
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.Κεϋλ.)	77	997	πρ. «Keishin Maru No. 12»
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Μπόρ 30/8
ΙΒΑΝ ('Ουδ.)	69	9333	α. Λεμεσό 5/8
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	α. Θέουτα 1/9
ΙΛΙΝΙΟΙΣ (δ.)	75	137854	α. Φουτζέρα 11/8
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Λισάβωνα 16/8
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	α. 'Αμβέρσα 9/9
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Βενετία 27/8
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	ε. Μπαγκόγκ Μπόρ 28/7
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός 'Αντζελες 1/9
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Βενετία 2/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	77	11159	α. Σάντος 17/8
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	στή Μονίλα 24/8
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρ. Σγκαπούρη
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Κόεν 3/9
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Κάνιλα 3/8
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Μπομπιλ 16/8
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Λέ Χάβρη 23/8
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	ε. Μπέλφαστ 5/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. 'Αμβούργο 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. 'Αβίλα 20/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	πρ. «Chihirosan»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Ν. 'Ορλεάν 12/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Πόρτ Βόμε 22/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	α. 'Ασομπ 25/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	α. 'Αγκυβίρας 29/8
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	80	30649	α. Ραβέννα 19/7
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Λός 'Αντζελες 25/8
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	πρός Ν. Ζηλανάδια 6/9
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	σόν Πειραιά 3/8
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	δ. 'Εσκομίνς 6/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμερόρα 25/8
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Μίφρονι Χάβεν 8/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Μπαθναγκρά 28/6

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Κων/πολη 26/8*
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 27/7
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	ε. Ν. Μαγκαλόρ 10/8
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II ('Ονδ.)	65	1219	ε. Καζαμπλάνκα 23/8
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	ε. Φιλαδέλφεια 5/9
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Μπαχραϊν 15/8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Μπιλμάδο 5/9
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Σάντος 5/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. 'Αραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Θεσσαλονίκη 30/6
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Σάντος 1/9
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	α. Σιγκαπούρη 25/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Π. Καμπέλλο 31/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Τ-εμα 4/9
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Χουάγκου 2/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Βαλλέτα 20/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Σιγκαπούρη 24/8
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Σιγκαπούρη 29/8
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Χουέλα 29/8
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	α. Μπαβονγκάρ 13/8
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	ε. Μαλάγα 18/7
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	α. Μανίλα 22/8
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Κολούμπια Ρίβερ 1/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Φόρ 5/9
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Φιλαδέλφεια 5/9
ΚΙΩΛΩΣ III (π.)	66	6995	α. Γκαϊνέ 23/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969	α. Άιν Σούκνα 18/8
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Πόρτ Σουδάν 5/8
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	δ. Παναμά 31/8
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Αύγουστα 3/9
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	α. Καλκούτα 22/8
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	ε. Ντόρμαν 5/9
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	α. Σάντος 29/8
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/8
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	σιό Ν'ουμπάι 27/7
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Ροζάριο 28/7

ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	δ. Σουέζ 31/8
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Τσίμπα 4/9
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σίδνεϊ 30/8
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Τιμαρού 31/8
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	α. Γένοβα 4/9
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Πόρτ Σάιθ 6/9
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Μίνα Καμπούς 7/9
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρός ΗΠΑ 20/7
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	μετ. «Tulip»
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	α. Μπάρι 2/9
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	α. Λός Πάλας 4/9
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Τέξας Σίτι 15/8
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443	ε. Βομβάη 2/9
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Βομβάη 2/8
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	πρ. «Καπετάν Άντωνης II»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Φόρ 6/9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Μπ. Άιρες 1/9
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Βομβάη 21/8
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Πόρτ Άρθουρ 12/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	α. Λονδίνο 2/9
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	επισκευές Πειραιά 1/9
ΛΑΙΔΗ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14107	πρός Μανίλα 20/7
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	α. Μανίλα 22/8
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρ. «Finnfury»
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	ε. Κάνιλα 29/8
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	α. Λισαβόνα 23/7
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	α. Μόντρεαλ 12/8
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	ε. Ντακάρ 23/8
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	α. Μόντρεαλ 30/8
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	πρός Ινδία 30/7
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Λαϊόες 3/9
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	α. Ντόρ ες Σαλάμ 7/9
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	δ. Κων/πολη 22/9
ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	πρ. «Βλαχέρνα»
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Τζέμπελ Άλι 3/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Φρεντερίτσια 25/7
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	α. Σ. Τζών 4/9
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	α. Ντόρμαν 22/8
ΛΑΟΥΡΑ Ι. (π.)	75	12416	α. Κουϊντέρο 26/8
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	α. Λισαβόνα 7/9
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Μάντρε ντέ Νέους 30/8
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Τζουμπάιλ 1/9
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Πόντα ντό Ούμπου 21/8
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	σιό Χορμούζ 14/10/87
ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	ε. Άσσάμ 22/9
ΛΕΙΘΕΟΣ (μ.)	63	10617	ε. Πειραιά 26/8
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	δ. Π. Σαϊθ 24/8

ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	πρός Τσιγούαν 3/7
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρός Άβάννα 15/6
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	α. Γκάλβεστον 26/7
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	πρός Κίνα 11/8
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Κουίνχουγκνιάδ 20/8
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	α. Σοβάννα 10/8
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	δ. Παναμά 30/8
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρ. «Lerlan»
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ ('Ονδ.)	67	1205	α. Ραβέννα 26/8
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Κήλαγκ 30/8
ΛΗΝΤΕΡ Α. ('Ονδ.)	70	10399	πρ. «River Nile»
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Λός Άντζελες 4/9
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	δ. Μπρουκμπελ 27/8
ΛΙΛΥ (π.)	71	8799	ε. Βομβάη 7/9
ΛΙΜΑΝ (κ.)	70	5926	μετ. «Iron Trust» (κ.)
ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (π.)	69	17872	επισκευές Πειραιά 1/9
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Άβάννα 20/7
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Πασαγιές 29/8
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	δ. Γιβραλτάρ 29/8
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Νόρβωρτ 8/9
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	πρ. «Ορεγκαν»

ΛΟΡΝΤ ΒΕΝΚΑΤΑ (π.)	68	9079	πρός Τζέντα 6/7
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	α. Γκάλβεστον 19/8
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	ε. Πειραιά 18/8
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Άμβούργο 5/9
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Ντόρμαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	ε. Ρόιτερνταμ 11/9
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	πρός Χαλκίδα 26/8
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	δ. Παναμά 25/8
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	δ. Παναμά 26/8
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Παρανάγουα 1/9
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρ. «Καββαδίας Ν.»
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Σάο Σεμπασιάνο 28/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	δ. Παναμά 6/8
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρ. «Ρηνιό»
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Κουίνχουγκνιάδ 19/8
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	δ. Παναμά 28/8
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/8
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκοῦ
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Κάρντιφ 9/9
ΜΑΡΙΚΑ ('Ονδ.)	65	1224	μετ. «Star» ('Ονδ.)
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Παρανάγουα 22/8
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	δ. Σουέζ 7/9
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	πρός Λουάντα 27/87
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Λισαβόνα 23/8
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	ε. Πειραιά 6/9
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Ινισόν 30/8
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	α. Τωρος Γκούμπε 5/9
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Άλεξάνδρεια 27/8
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	δ. Κων/πολη 3/9
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	ε. Λός Άντζελες 6/9
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Πόρτ Κέλαγκ 6/9
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Χάλλ 11/9
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	α. Βαλέττα 1/9
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Τέξας Σίτι 25/7
ΜΕΞ ('Ονδ.)	64	1096	πρός Μανφρενιόνα 11/1
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	ε. Σουραμπάγια 9/8
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Τζουμπάιλ 25/8
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	δ. Σουέζ 2/9
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	σιό Χορμούζ (άποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. Ρόιτερνταμ 23/8
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Ν. Τουρκονί 20/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Νίγκ Τέρμιναλ 19/8
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Χιούστον 31/8
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ε. Πειραιά 7/9
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρός Κούβα 28/7
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Σιγκαπούρη 4/9
ΜΙΑΗΤΟΣ	82	32506	ε. Κασίμα 29/8
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Τζέντα 8/8
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	πρ. «Σηχόουπ»

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Χάμιλτον 6/9
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Άλγέρι 2/8
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Ν. Μαγκαλόρ 2/8
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	ε. Τσιτσούγκ 17/8
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Λός Άντζελες 2/9
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Γουέστερφορτ 25/8
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	πρός Περσικό 3/7/87
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	α. Ρόιτερνταμ 3/9
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	α. Ρίο Γκράντε 25/8
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	δ. Σουέζ 8/8
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Λός Άντζελες 16/8
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	πρός Στέφενβιλ 26/7
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ινδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	α. Λονδίνο 5/9
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	δ. Παναμά 18/8
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	ε. Λορίνι 27/8
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	σιή Σεμάγκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Άμβέρσα 29/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Σουέζ 7/9
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άσιακό
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407	α. Πειραιά 26/1
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	μετ. «Stardrop» (κ.)
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Σουέζ 31/8
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Χάλιφα 19/8
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	πρός Μίνα δα Φαχάλ 1/7
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	δ. Σουέζ 6/9
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Χουάσκο 5/8
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ ('Ονδ.)	66	9085	ε. Βομβάη 25/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	πρός Τσιβάν 25/7
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	πρός Κωνστανίτζα 12/7
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Ρουαίτζ 31/8
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Γιβραλτάρ 7/9
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Ρόιτερνταμ 8/9
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Γουέττα 4/9
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Ίμμιγκχαμ 7/9

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ *	78	13889	ε. Πόρτλαντ 6/9
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	α. Χόγκ Κόγκ 20/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Ταμπικό 28/8
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ(κ.)	80	10982	α. Φρεντερίτσια 22/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	α. Μπωμόνι 1/9
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	ε. Μορμουγκάδο 28/8
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	ε. Πειραιά 5/9
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρός Ντέρνα 27/7
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	α. Σέβεν Άιλαντ 7/9
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	ε. Ρουαίτζ 24/7
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	α. Ρεϊνόν 7/9
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	ε. Βομβάη 25/8
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	μετ. «Blue River» (κ.)
ΝΙΚΑΣ ('Ονδ.)	73	20328	ε. Πειραιά 18/7
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/8
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	α. Σαλβαντόρ 17/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	α. Τενερίφ 3/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	ε. Θεσσαλονίκη 12/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	δ. Σουέζ 24/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	ε. Νιλαίν 2/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/9
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Ν. Ύδρην 26/8

ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Κουίνχουγκντάνο 17/8
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περισκοίου
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Νταλιάν 31/7
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	ε. Τσιταγκόγκ 28/8
ΝΙΟΥΤΟΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	48719	πρ. «Lily H.»
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρόξ Χορμούζ 15/7
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	ε. Μπαχράιν 5/9
ΝΟΡΔΕΡΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973	πρόξ Λάγος 19/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	α. Τέξας Σ'ιτι 21/5
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Γάνδη 14/8
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (βρ.)	77	1747	α. Τάμπα 16/8
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (βρ.)	88	1905	α. Μαϊάμι 29/8
ΝΟΡΘ ΣΑΙΝΛΟΡ (κ.)	72	7266	πρ. «Frontstar»
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΣ (μ.)	69	11148	υπέστειλε ελληνική
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Λός Πάλμας 1/9
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	ε. Σιγκαπούρη 20/8
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Γιβραλτάρ 25/8
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	μετ. «Esperos» (κ.)
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Δουνκέρκη 4/9
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	μετ. «Trinity» (κ.)
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Κολόμπο 10/8
ΝΤΟΛΑΣ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο 'Ιανέρια 23/8
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Σαντάνια 6/9
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Αμβέρσα 27/8
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περισκοίου
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	α. Λαύριο 18/8
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ν. 'Υόρκη 3/9
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Πειραιά 28/8
ΟΔΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399	δ. Παναμά 27/8
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Αμβέρσα 26/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	πρόξ 'Ιαπωνία 26/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	πρ. «Πατρίσια Ρ.»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Παναμά 20/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Φουτζέιρα 14/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126990	πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 27/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Σιγκαπούρη 24/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Σάλλομ Βόε 10/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Κεμπέκ 6/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Κασσιόγκ 30/8
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	δ. Μπρουναμπουτέλ 27/8
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858	α. Σιγκαπούρη 31/8
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Ντάρμπαν 7/9
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	α. Ρότερνταμ 9/9
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	δ. Σουέζ 3/9
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Ν. 'Υόρκη 7/9
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	α. Αλεξάνδρεια 20/8
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	δ. Σουέζ 18/8
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Παλέρμιο 30/8
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Φουτζέιρα 10/8
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην 'Ακαμπα (άποθήκη)
ΟΣΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	ε. Κάνιλα 3/7
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. Τόκιο 4/9
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρόξ Κιούγκα 8/5/87
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	α. Ν. 'Υόρκη 2/9
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	πρόξ 'Αβάνα 28/6
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Σ (βρ.)	67	19541	μετ. «Venus» ('Ονδ.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	α. Πασιγιές 2/9
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	α. Τουμπάρδο 19/8
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Ρίο 'Ιανέρια 14/8
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Παναμά 18/8
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Τζουμπάιλ 22/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 30/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρόξ Λουάντα 14/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	α. Σάντος 6/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Παντζάγκ 14/8
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Ντάρμπαν 18/8
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Φάλμουθ Μ. 7/9
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/9
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	μετ. «Πανόρμος» (ε.)
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λβ.)	70	11489	δ. Σουέζ 1/9
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Πειραιά 1/9
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Σιγκαπούρη 7/9
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΣ	77	20822	ε. Κουίνχουγκντάνο 11/8
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Κολούμπια ρίβερ 6/9
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοίου
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Βαλέντσια 1/9
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	α. Κεμπέκ 28/8
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	α. Ντάρμπαν 31/8
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	ε. Λιανουογκάγκ 4/8
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	α. Μπρέμερχαβεν 26/8
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Χουάγκου 1/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Νικόσια 29/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	πρόξ Γιάννου 5/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Σουέζ 28/8
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	πρόξ Λομπίτο 1/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Ρεϊνιόν 10/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρόξ Γιοκοχάμα 18/7
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. Λός 'Αντζελες 16/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. 'Αλγκεθίρας 22/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (λβ.)	69	10839	ε. Μίνα Καμπούς 5/9
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σάο Σεμπασιάν 29/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	επισκευές Σιγκαπούρη 10/5
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Πειραιά 20/8
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	δ. Κωνσταντή 7/9
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. 'Αλεξάνδρεια 28/8
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Τζουμπάιλ 27/8
ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	ε. Κόξιν 30/8
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	ε. Σάν Φραντσίσκο 3/9
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	στη Φουτζέιρα
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λός Πάλμας 1/7
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	α. Βομβάη 7/9
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Μομπάιλ 27/7
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στών Περισκοίου
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	δ. Ντόβερ 8/9
ΠΟΛΥΑΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	α. Λός 'Αντζελες 20/8
ΠΟΛΥΞΗΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Λά Σπέζια 8/9
ΠΟΛΥΞΗΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Τερνέστη 28/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Φάλμουθ Μπ. 1/9

ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	δ. Πόρτ Σάιτ 23/8
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	ε. Καράτσι 17/8
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	ε. Τσιταγκόγκ 27/8
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	πρ. «Gladys»
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Σιγκαπούρη 30/8
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Ματάνζας 30/7
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 26/8
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	δ. Μπρουναμπουτέλ 29/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	δ. Πόρτ Σάιτ 1/9
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	βυθίσθηκε 'Ινδικό 7/11
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. 'Υόρκη 27/8
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Γιοκοχάμα 24/8
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Λός Πάλμας 6/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	επισκευές Πειραιά 7/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	πρόξ Δ. 'Αφρική 30/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Γκάλβεστον 26/7
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ II (κ.)	78	20288	επιώληθη
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	πρ. «Προτάγκονιστ»
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	α. Πειραιά 24/8
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	δ. Σουέζ 4/9
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	δ. Παναμά 4/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Κάντα 1/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρόξ Γιβραλτάρ 26/8
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	πρόξ 'Ινδία 30/8
ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	9677	ε. Κωνσταντή 18/6
ΡΑΦΩΝΤΥ II (κ.)	73	9059	μετ. «Trio Ace» (π.)
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	ε. Γιβραλτάρ 5/9
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Λός Πάλμας 7/9
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Γκάλβεστον 23/8
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. 'Αβέρσο 2/9
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Πειραιά 20/8
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΛΑΡ (κ.)	73	8405	α. Ρεϊνιόν 24/8
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	α. Κεμπέκ 10/8
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	υπέστειλε παναμαϊκή
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	α. Μπαχράιν 11/8
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Λισαβόνα 26/8
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	πρόξ Ντιούμπα 24/7
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	α. Βομβάη 28/7
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Σουέζ 4/9
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Ρεσίφ 1/9
ΡΟΥΜΠΙΝ II (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» ('Ονδ.)
ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	α. Λός 'Αντζελες 30/7
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	α. Χιουσόν 19/8
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ν. 'Υόρκη 30/8
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	α. Λός Πάλμας 27/8
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χορμούζ (άποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Τερνέστη 6/9
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Ρουέν 2/9
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	α. Κολόμπο 13/8
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κωνσταντή 29/8
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Σάν Φραντσίσκο 24/8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Ρότερνταμ 9/9
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	α. Μιλφορντ Χάβεν 19/8
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Πειραιά 6/8
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1.599	ε. Πειραιά 21/8
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	ε. Ντάρμπαν 31/8
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ ('Ονδ.)	76	2144	ε. Μερσίνη 14/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρόξ Τζέντα 29/7
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	δ. Π. Σάιτ 3/9
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	α. Τζακάρα 11/8
ΣΑΝΡΑ'Ι'Σ (κ.)	71	13575	α. Κολούμπια ρίβερ 8/8
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Τζέντα 9/8
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Βηρυττό 1/9
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μηχ.)	69	8064	α. Ντάρμπαν 27/8
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μηχ.)	70	8064	δ. Σουέζ 7/9
ΣΑΝΤΕΡΑΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	α. Μασσαλία 13/8
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	πρ. «Sun Cherie»
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Λά Παλις 7/9
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.)	85	26959	δ. Γιβραλτάρ 5/9
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	α. Γιοκοχάμα 30/8
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	ε. Πειραιά 23/8
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Σάντος 27/8
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	πρ. «Σερβίνα II»
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Ρός Τανούρα 21/8
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μηχ.)	71	8349	α. Παρανάγουα 26/8
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	α. Ντάρμπαν 22/8
ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Σιγκαπούρη 5/9
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	ε. Κλήβελαντ 12/8
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	ε. Βοστώνη 30/8
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/8
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	δ. Σουέζ 4/9
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	ε. Γκίζόν 16/8
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Ντάρμπαν 20/8
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. Σέιτ 4/9
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Φρημάνιλ 19/8
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Πειραιά 1/9
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μηχ.)	77	22377	ε. Πειραιά 28/8
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	α. Χόγκ Κόγκ 16/8
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	πρ. «Καλερί»
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Χόγκ Κόγκ 7/9
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	4713	πρ. «Gomasa»
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Αμβούργο 10/9
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	ε. Ραβέννα 3/9
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Πόρτ 'Εσκουίβελ 5/9
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	δ. Κωνσταντή 2/9
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	δ. Ντάρμπαν 29/8
ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	10379	δ. Γιβραλτ

ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	σάο Άσσάμπ	ΤΖΟΡΤΣ Ν. (π.)	69	5406	α. Ν. Όρλεάνη 21/8
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	α. Πειραιά 2/9	ΤΗΝΟΣ ΑΓ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Ρουέν 18/8
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	α. Πενασκόλα 13/8	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	ε. Μπ. Άϊρες 1/9
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	μετ. «Περλίνα» (ε.)	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρός Τρίπολη 31/5
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (μ.)	84	18173	α. Ρίο Άνελίρο 18/8	ΤΟΞΟΘΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	ε. Παράντιν 26/8
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ν. Όρλεάνη 5/9	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ντόρμπαν 25/8
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Ντόρμπαν 1/9	ΤΡΑΝΣΕΪΠ (κ.)	70	5538	στόν Πειραιά 20/7
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Νόιβερ 4/9	ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΑΙΝ (κ.)	71	4881	α. Χιούστον 26/8
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	επαλήθευ Κινέζους	ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	μετ. «Good Explorer» (π.7)
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Πόρι Μωχ. Μπίλ Κασίμ 30/8	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	δ. Π. Σαίτ 1/9
ΣΗΜΠΡΕΪΒΡΥ (δ.μ.7.)	73	17795	α. Τερνούζεν 31/8	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ.	76	18953	δ. Σουέξ 13/8
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Φός 1/9	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤΕΝΤΟΡ (π.)	74	8915	α. Ήραϊδά 21/8
ΣΗΝΠΟΥΤΥ (μ.)	73	18025	πρός Νερούμι Μπαίσι 22/7	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΕΣΤΑΒΟΡ	73	50849	πρός ΗΠΑ 15/8
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709	δ. Σουέξ 1/9	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ			
ΣΗΝΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Σάινες 6/1	(δ.κ.)	71	109197	ε. Φουτζέιρα 28/2
ΣΗΝΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	α. Σικάγο 30/8	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Άμβέρσα 7/9
ΣΗΡΑΪ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Μοντεβιδέο 15/8	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΠΛΑΝΝΕΡ*	76	18953	δ. Παναμά 13/8
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Σουέξ 3/9	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Γουλιέλμογάρβεν 1/9
ΣΗΡΕΪ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Βιομαρ 6/8	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Σάν Χουάν 26/8
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	δ. Παναμά 19/8	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Ντουμπάι 2/7
ΣΗΣΚΟΥΟΥ (δ.μ.)	75	42619	ε. Τάραντα 5/9	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Γιουροπόρι 3/9
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Σαουθάμπτον 9/9	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Γκουισακούλι 2/9
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	α. Σαβάννα 27/8	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Λορέ 4/8
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173	ε. Γουλιγκνόν 6/9	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Πόρι Μόρεσμπυ 5/9
ΣΗΣΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Πόρι ντέ Μπούς 25/8	ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Νόρβερ 7/8
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Π. Καμπέλλο 23/7	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Τουμποράο 27/8
ΣΗΣΑΪ'ΝΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Γκέιμς 23/8	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 15/8
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4/86	ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	μετ. «Acorn» (κ.)
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Σάν Λαρέντζο 25/8	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	πρ. «Unity Reefer»
ΣΗΣΦΕΑΡΕΡ	73	29763	δ. Κωνίπολη 4/9	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. Σιγκαπούρη 2/9
ΣΗΣΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Μπιζέρι 20/8	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Χιούστον 31/8
ΣΗΣΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Γιουροπόρι 10/9	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤΣ	74	8915	μετ. «Σαρωνικός» (ε.)
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Τακόμα 26/8	ΦΑΙΡΜΑΪ'ΝΤ	66	4572	πρ. «Alka»
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	πρ. «Maris Offer»	ΦΑΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Σιγκαπούρη 11/8
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	πρ. «Pita»	ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	πρός Χαϊφάγκ 21/7
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ'	78	5500	ε. Νταλιάν 12/8	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Τόμα 17/8
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρ. «Hansa Navigator»	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Σιγκαπούρη 22/8
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Χόγκ Κονγκ 5/9	ΦΑΡΟ (μ.)	69	12842	δ. Κωνίπολη 31/9
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	ε. Χιούστον 15/7	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.200	ε. Φιλιάδελευία 2/9
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρ. «Maris Sportsman»	ΦΕΪ'Θ	70	15216	α. Δουσκέρκη 12/8
ΣΙΑΜΝΑ	78	32508	πρ. «Όλυμπος Κ.»	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Κάντα 27/8
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Πειραιά 22/8	ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Άγκόλα 27/7
ΣΙΜΠΟΥΝΙ	75	16849	α. Ν. Όρλεάνη 31/8	ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	στό Γρανάι 27/8/87
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Κήλαγκ 9/8	ΦΙΛΙΑ	71	7201	άρχει Πειραιά
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	ε. Σιγκαπούρη 4/9	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Λά Λιμπερντάνι 12/8
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪ'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. Ίκονο 24/8	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογεικές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridian» (Όνδ.)	ΦΙΛΘΕΝ (δ.κ.7.)	67	54322	στη Ταϊταγκόγκ 1/9
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Μόντρεαλ 3/9	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	πρ. «Μορίτσα»
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Ρουέν 18/8	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	ε. Θεσσαλονίκη 27/8
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μόντνάρν Χομεϊνί	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Άλεξάνδρεια 31/8
ΣΚΑ'Υ ΚΡΕΣΤ	76	22377	α. Βιτόρια 25/8	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Μπαρλέτα 31/8
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'Τ'Ν (δ.Μ.)	73	17466	δ. Σουέξ 26/8	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Σαλβαντόρ 23/8
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Κασσιόγκ 26/8	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Σιγκαπούρη 23/8
ΣΚΑ'Υ ΡΕΪ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Βαλτιμόρη 6/9	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζάγια (άποθήκη)
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	στό Άμστερνταμ 12/8	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	δ. Γιβραλτάρ 7/9
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049	α. Σιγκαπούρη 27/9	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Ντόρμπαν 8/9
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Βιζακαπατόν 5/9	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Μπριτζπορτ 5/9
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Άλεξάνδρεια 27/8	ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Γιοκοχάμα 24/8
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	δ. Σκό 6/8	ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	ε. Ρόττερνταμ 1/9
ΣΟΥΡΤΕ	77	33408	δ. Παναμά 6/8	ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	α. Χιούστον 16/7
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Λονδίνο 8/9	ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	έπισκευές Πειραιά 11/7
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στόν Πειραιά 17/8	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	πρός Δ. Άφρική 11/7
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 22/8	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15508	α. Σιγκαγκ 30/7/87
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	ε. Ντόρμπαν 4/7	ΦΟΙΝΙΞ (π.)	78	45330	πρ. «Ποιμή»
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Σιγκαπούρη 17/7	ΦΟΞ (κ.)	72	16441	επαλήθευ Νορβηγούς
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάλιφαξ 11/8	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	75	20214	στη Γιοκοχάμα 2/9
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Χωρ Φακάν 28/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΥ'ΝΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρός Χουέλαβ 12/9
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Άλγερία 25/6	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρ. «Reyna»
ΣΠΥΡΟ (δ.μ.)	62	12847	υπέστειλε ελληνική	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪ'Τ (π.)	63	10736	α. Σιγκαπούρη 6/9
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	δ. Νόιβερ 8/9	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	α. Άγκωνα 2/9
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Λεμεσός 30/8	ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7)	75	8332	α. Παπετέ 15/8
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Σαβόνα 5/9	ΦΡΑΤΣΕΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντόρμπαν 6/9
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Ροζάριο 1/9	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Ρίο Άνελίρο 3/9
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Χακίτα 2/9	ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282	δ. Μπ. Άϊρες 6/9
ΣΤΑΡΛΑΪ'Τ (κ.)	77	22893	α. Σιγκαπούρη 2/9	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	δ. Κωνίπολη 215/8
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Λιανσουγκάγκ 21/8	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Βαλπαράιζο 17/8
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ				ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (κ.)	68	9342	α. Λός Πάλμας 6/9
(Βρ.)	66	22617	ε. Μόντρεαλ 29/8	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Λισαβώνα 8/9
ΣΤΑΡ ΡΕΪ' (δ.κ.)	70	99011	στόν Πειραιά 12/7	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλμας 2/9
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	ε. Πειραιά 8/8	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (κ.)	75	8413	α. Λός Πάλμας 29/8
ΣΤΑΥ (κ.)	75	15113	άγορά από Έλληνες	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Ρόττερνταμ 30/8
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	1133	ε. Πύλο 30/5	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Πειραιά 7/9
ΣΤΕΛΛΑ Α.	50	1518	άρχει Πειραιά	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	στό Βίγκο 30/7
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Πόρι Σαίτ 17/8	ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. Πειραιά 22/8
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	ε. Κοινηγυαγκνίτο 5/7	ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρός Σάντιν 8/8
ΣΤΟΡΚ (κ.)	80	15265	ε. Βοστώνη 23/8	ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	μετ. «Frio Venezuela» (κ.)
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Κασσιόγκ 31/8	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	έπισκευές Πειραιά 25/6
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171	α. Λιμά 22/7	ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	ε. Λάγος 12/8
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	α. Πειραιά 18/8	ΧΑΒΑ'Τ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. Ίντσόν 6/8
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Άντεν 9/8	ΧΑΒΑ'Τ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Τζέμπελ Νάνα 23/8
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	α. Μίλανερ Μπαίσι 31/8	ΧΑΒΑ'Τ'ΑΝ ΖΑΝ (δ.)	74	48928	α. κασιόγκ 8/8
ΤΑΞΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Σιγκαπούρη 10/7	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	έπισκευές Σιγκαπούρη 10/6
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	δ. Σουέξ 26/8	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Φάλλομθ Μπαίσι 15/8
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	α. Βαλένθια 16/8	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Γέλα 13/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Νιηρόιτ 2/9	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Βρέμη 7/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Τ'Ν (κ.)	73	19420	ε. Κασσιόγκ 20/8	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	δ. Σουέξ 4/9
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Λειζόες 3/9	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	ε. Σιγκαπούρη 7/9
ΤΕΛΑΜΩΝ*	78	11781	στό Χιούστον 5/9	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Γιουροπόρι 26/8
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Ρόττερνταμ 7/9	ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284	ε. Λάγος 12/8
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	ε. Μπελαγκουάν 1/8	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	πρ. «Αναγγελία Χάρμου»
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	ε. Χάιφα 6/9	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	πρ. «Καπετάν Χάλαρης»
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	18329	ε. Γκουαϊνάμες 1/9	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Τορόντο 5/9
ΤΖΙΜΙΛΤΑ (κ.)	71	16275	υπέστειλε ελληνική	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	α. Σιγκαπούρη 26/8
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Λέ Χόβρη 1/9	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	ε. Άλεξάνδρεια 2/9
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	δ. Σουέξ 29/8	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	α. Ροζάριο 5/9
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Ντόρμπαν 19/8	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Βομβάη 5/9
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	πρός Σαουδική Άραβία 17/7	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940	α. Ν. Όρλεάνη 17/8
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	α. Ρόττερνταμ 9/9	ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ (π.)	71	6166	α. Βαλτιμόρη 2/9
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Κολόμπο 7/9	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	πρός Κήλαγκ 22/7
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	α. Σιγκαπούρη 10/8	ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Άμβέρσα 11/9
ΤΖΩΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.)	77	21926	πρ. «Maya»	ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231	ε. Μομπάσα 17/8
ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	α. Λός Άντζελες 20/8	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	μετ. «lady Lora» (π)
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	ε. Πειραιά 28/8	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	α. Μασσαλία 6/9
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	ε. Φελίξτίνου Μπαίσι 2/9	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ			
ΤΖΩΡΤΣ ΔΥ.	75	12376	α. Φάλλομθ Μπαίσι 2/9	(π.)	79	12598	α. Σιγκαπούρη 1/9
ΤΖΩΡΤΣ ΛΑΡΑΣ	83	21000	ε. Κασσιόγκ 29/8	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Ταλκαουάνο 27/8
				ΧΩΡΑ (Μ.)	72	17674	ε. Λιανσουγκάγκ 11/8

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A.**

FOTIS G. POULIDES
President



**PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947**

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL - ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

CONTIMED PACIFIC MARITIME SERVICES INC.

3rd Floor, ADC Building, Ayala Avenue
Makati, Metro Manila
Philippines

Tlx. No. 45690 CONPA PM
Cable: Conmedpac, Manila

Tel. Nos. 810-0480
810-0481

LICENCED MANNING AGENTS

Dry cargo - Tankers - Luxury liners - Fishing
Hotel and catering Personnel specialists



CONTIMED GROUP STTT LTD

WORLD WIDE RECRUITMENT AND MANAGEMENT

For all kind of ships - projects - constructions
Operators - Contractors

79-81 Filonos str.
18535 Piraeus GR

Tel.: (1) 4131827, 4131530
Tlx.: 211495, 241275

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER

OLD BROAD STREET

LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111